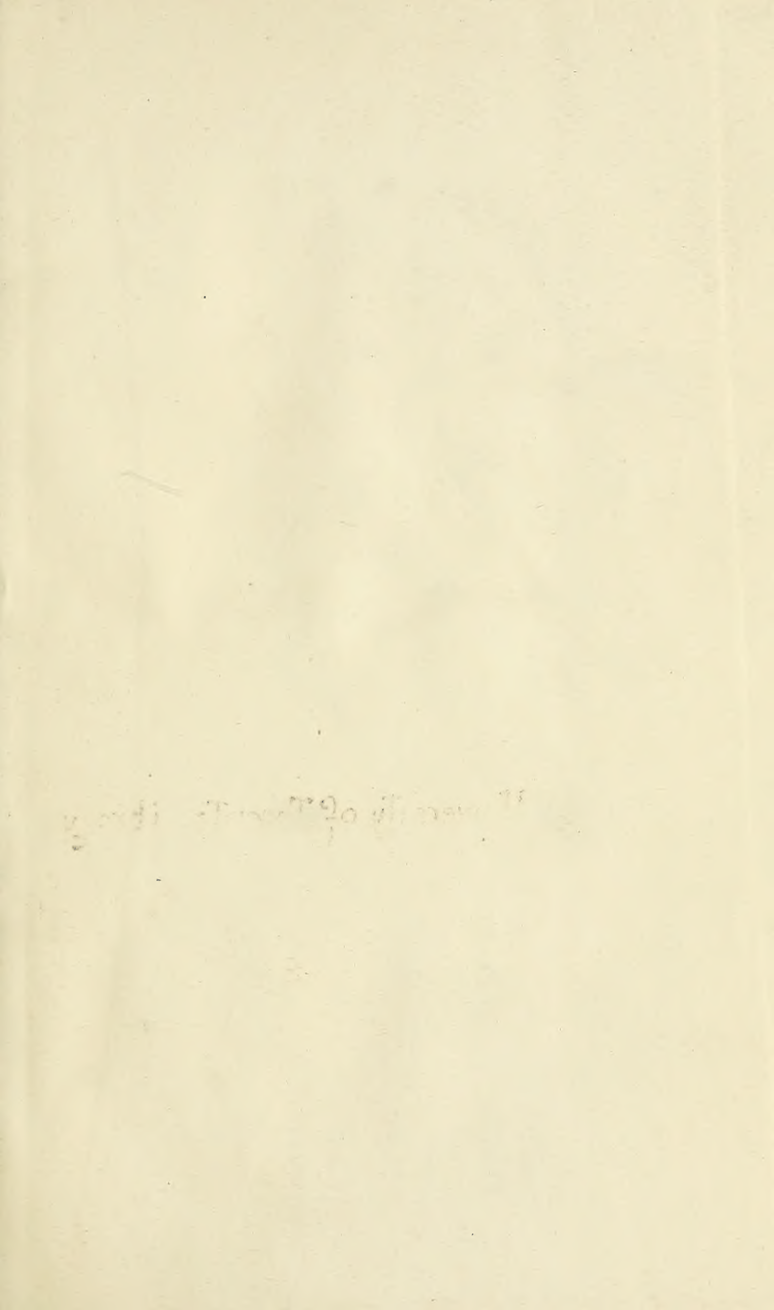


L'AFRIQUE ÉQUATORIALE FRANÇAISE

DU MÊME AUTEUR, A LA MÊME LIBRAIRIE :

La Grande Boucle. *Notes et Croquis de l'Ancien Continent et des deux Amériques.* Préface de M. Pierre BAUDIN. 2e édition. Un vol. in-16 .... 3 fr. 50

(Ouvrage couronné par l'Académie française, prix Montyon.)

L'Avenir de la France est sur Mer. Préface de M. Paul DOUMER. 2e édition. Un vol. in-16 .... 3 fr. 50

PARIS. — TYP. PLON-NOURRIT ET Cie, 8, RUE GARANCIÈRE. — 16175.

Maurice RONDET-SAINT

L'AFRIQUE ÉQUATORIALE FRANÇAISE

Préface de M. Marcel SAINT-GERMAIN, sénateur
PRÉSIDENT DU GROUPE COLONIAL DU SENAT

Avec une carte



PARIS
LIBRAIRIE PLON
PLON-NOURRIT et Cie, IMPRIMEURS-ÉDITEURS
8, RUE GARANCIÈRE — 6e
1911



A M. A. FONDÈRE

PRÉFACE

Notre pays a trouvé, dans la constitution d'un immense Empire Colonial, édifié par trente ans de luttes, de sacrifices et d'efforts, souvent bien insoupçonnés de la masse de l'opinion française, une part majeure, parmi les causes de son relèvement, après nos désastres de l'année terrible. Aujourd'hui, l'œuvre est accomplie, sinon parfaite encore.



Une tâche demeure : c'est de faire connaître au public cet Empire, dont, parmi nous trop d'esprits se refusent, faute assurément d'être suffisamment avertis, à apprécier les richesses, les beautés, les ressources futures,

et, plus encore, les précieux et inappréciables éléments apportés par notre action coloniale, à l'expansion de notre Nation.

Aussi, les hommes qui se sont donné pour mission de contribuer, en quelque domaine que ce soit, à cette féconde et réconfortante diffusion de notre activité incessante, sont-ils bons serviteurs du pays, dignes de la sympathie et des encouragements de tous.

Maurice Rondet-Saint est un de ceux-là. Déjà, il y a trois ans, d'une longue et très intéressante croisière autour du monde, il nous avait rapporté *la Grande Boucle,* livre plein de documentation ; de haute valeur aussi, attestée par le prix Montyon que lui décerna, comme c'était justice, l'Académie Française.

Hier, il nous donnait un nouvel ouvrage, d'une portée non moins belle : *l'Avenir de la France est sur Mer.* On a pu dire avec raison de ce livre qu'il était, non seulement une « œuvre de vulgarisation de premier ordre », mais « une remarquable contribution apportée à la constitution du pangallisme ».

***

Ici, c'est un objectif tout différent, non moins élevé, non moins patriotique également, que s'est proposé Maurice Rondet-Saint. Il a voulu pénétrer jusqu'au cœur de notre Afrique Equatoriale ; voir, observer, étudier, analyser, et, de ce voyage, rapporter tout ce qui, à un titre quelconque, était à même de faire connaître à ses compatriotes la valeur de notre grande Colonie, son statut actuel, ses éléments d'avenir, et les résultats acquis là-bas à notre pays par une sélection de ses plus vaillants citoyens.

Nul mieux que lui ne pouvait tirer d'une semblable randonnée plus d'éléments précieux par leur précision et leur sincérité. Comme il le dit si bien lui-même, « n'étant ni fonctionnaire, lié par de sévères obligations professionnelles, ni militaire, astreint aux limites d'une action spéciale, ni commerçant ou industriel, légitimement soucieux d'intérêts particuliers, libre de son itinéraire, et, par conséquent, à

même d'embrasser l'ensemble de notre possession africaine, il a pu apporter à sa documentation un singulier esprit d'indépendance, sans pour cela négliger un instant le souci de l'exactitude et de l'impartialité les plus absolues.

Et c'est justement cela qui fait l'intérêt puissant de ce livre. Il vient à son heure et tous ceux qui le liront en retireront de précieux enseignements. Nous sommes sûrs de son succès.

SAINT-GERMAIN,

Sénateur,

Président du groupe colonial du Sénat.

L'AFRIQUE ÉQUATORIALE FRANÇAISE

QUELQUES MOTS PERSONNELS

Pour me servir d'une expression très à la mode, le voyage que je viens d'accomplir en Afrique Equatoriale constitue, je crois bien, un « record ». En moins de trois mois, j'ai remonté l'Oubangui jusqu'à Bangui, et la Sangha jusqu'à Ouesso, d'où nous avions décidé de gagner, par le Sud-Est, le Cameroun allemand; le projet échoua par l'absence au rendez-vous du vapeur qui devait nous prendre en ce point. J'ai parcouru le massif du Haut-Djoué, et visité le bassin de l'Ogòoué, de Cap-Lopez à N'Djolé et à Sindara, sur le N'Gouni.

Je le dis tout de suite, afin d'aller au devant des traits possibles de certains plaisants : je n'ai la prétention d'avoir rien découvert; pas plus que je ne me targue de revenir, possédant à fond l'intégralité des questions africaines. J'ai effectué ce

voyage en simple touriste, je veux dire par là : en observateur libre de toute attache et de toute opinion imposée. Je m'y suis décidé parce que le fait d'aller ainsi étudier, aussi rapidement que ce soit, les progrès de notre action en Afrique, de tâcher de tirer de ces observations quelque fruit, au point de vue public, m'a paru plus digne de constituer un objectif que telle autre expédition, dénuée d'enseignements, dans cet ordre d'idées.

Et si j'ai demandé une mission, d'ailleurs gratuite, au ministère des Colonies, c'est pour justifier la condensation, en un rapport officiel, des opinions et des données rapportées. Non pas que j'aie beaucoup d'illusions sur l'influence des rapports, passés, présents et à venir...

Le fait de venir librement au Congo, pour voir et tâcher d'apprendre, simplement, paraissait même, dois-je ajouter, surprendre la plupart.

Que de fois ce petit dialogue ne s'est-il pas échangé :

— Vous n'êtes ni fonctionnaire, ni militaire. Alors vous venez au Congo pour affaires? Car, enfin, on ne vient pas ici sans y avoir un intérêt ?

— Mais non, répliquais-je. C'est précisément parce que je ne suis ni fonctionnaire, ni militaire, ni intéressé dans aucune affaire au Congo, que j'y viens recueillir, dans un esprit purement général, telles observations que je croirai utiles.

A cette déclaration, je voyais invariablement les yeux de mon interlocuteur s'arrondir en une stupéfaction non dissimulée, où, parfois, perçait

un peu de scepticisme. Et je me rappelais l'apostrophe classique, toujours actuelle : « Monsieur est Persan? Comment peut-on être Persan?... »

Tant est minime le nombre des gens auxquels échappe la conception d'un geste qui ne soit pas guidé par la recherche d'un lucre quelconque.

Un écrivain connu, d'ailleurs fort au courant des choses de l'Afrique française, m'a dit, lui : « Si ce sont des documents nouveaux que vous allez chercher là-bas, j'aime mieux vous le déclarer de suite : tout ce qu'on pouvait narrer et écrire sur le Congo l'a été. Le champ est épuisé... »

Ce en quoi mon aimable contradicteur se trompait, attendu qu'il n'est peut-être plus de pays au monde où rien soit moins connu, depuis les condition de mise en exploitation jusqu'à la démographie elle-même de ces contrées, où la question du statut indigène est cependant la base essentielle de notre action; je dirai plus : la raison de notre présence en ces pays. Les détenteurs eux-mêmes des intérêts dominants en Afrique Equatoriale française en sont encore, et plus que jamais, actuellement, à la période des recherches d'une doctrine stable et définitive, sous ce rapport.

L'Afrique Equatoriale est un champ immense, presque illimité, à peine entr'ouvert seulement aux initiatives, aux formules nouvelles, aux activités fécondes, à l'avenir. Or, quelque considérable et profondément réconfortante que soit la constatation du vaste chemin parcouru depuis notre implantation, si récente, en ces régions, tout y

demeure, on peut l'affirmer, à étudier, à y créer dans sa forme définitive.

Par contre, rien ne s'y fera sans une opinion métropolitaine avertie. Et c'est précisément à cette éducation qu'il appartient à chacun d'apporter sa part contributive, aussi modeste soit-elle.



Un mot, pour finir : cette randonnée, relativement courte comme délai, mais considérable par le parcours effectué, s'est accomplie sans un incident, sans un accroc, sans un jour d'indisposition, en dépit des pronostics assez pessimistes qui avaient préludé à notre départ, à ma femme, énergiquement décidée à effectuer ce voyage, et à moi.

Cela nous le devons d'abord, évidemment, à la chance, élément latent sans lequel rien ne vaut. A l'accueil, aussi infiniment bienveillant et sympathique que, partout, nous avons reçu de tous. Puis, davantage encore, à l'égide tutélaire de M. Fondère, cicerone averti, compagnon intrépide et charmant, auquel nous sommes redevables d'avoir pu accomplir ce « raid » dans des conditions exceptionnellement favorables. Qu'il me permette de lui dédier ce livre.

Alexandre Dumas a dit, jadis : « Le charme du voyage, c'est le retour. » Opinion très paradoxale dans sa nette amertume. Le charme du voyage, ce sont les amitiés dont il provoque l'éclosion.

C'est ce charme-là que nous laissent, avec beaucoup d'autres, ces quelques mois en Afrique Equatoriale.

Que tous ceux auxquels je dois le souvenir des bons moments passés là-bas trouvent ici l'expression de mes très vifs remerciements.

Et si, dans les notes qui suivront, telle opinion est sujette à controverse, s'il se glisse une involontaire erreur, qu'on me soit indulgent, parce que je n'aurai rien écrit qui ne soit dicté par une conviction étroitement alliée au souci du bien général.

LES RELATIONS MARITIMES

ENTRE LA MÉTROPOLE ET L'AFRIQUE ÉQUATORIALE FRANÇAISE

La supériorité dans l'organisation des relations maritimes entre une métropole et ses colonies constitue l'une des assises essentielles de tout empire colonial. Cette vérité, très simple dans sa forme quelque peu poncive, doit être affirmée, cependant, car, en France, le fait de l'avoir souvent négligée a constitué, en maintes circonstances, un grave obstacle à notre expansion mondiale.

Question généralement complexe, au demeurant, car elle embrasse à la fois la combinaison des tarifs, le choix des ports de départ ou d'escale, la fréquence des services et le matériel lui-même.

Dans le cas qui nous occupe ici, elle se simplifie cependant du fait qu'une seule Compagnie française, celle des Chargeurs Réunis, exploite cette ligne ; d'autre part, considération majeure, la concurrence étrangère se trouve réduite là à son minimum.

Minimum relatif, cependant, il ne faut pas l'oublier, cette concurrence demeurant entière sur les produits mêmes, par la quotité des frais dont

ceux-ci parviennent, plus ou moins grevés, aux points de consommation.

Ceci m'amène aussitôt à examiner les conditions dans lesquelles se présentent les points de départ et d'aboutissement de nos lignes sur l'Afrique Equatoriale : aussi bien les conclusions d'un tel examen pourraient-elles sans doute être profitablement généralisées.

***

Les paquebots affectés à ce service partent du Havre, où ils prennent une partie de leur chargement ; ils font escale à Pauillac, pour le compléter, et embarquer les passagers de la poste.

Dans un de ces discours où tant d'autorité est mise au service d'une science profonde des choses maritimes, M. Charles-Roux faisait un jour ressortir dans quelle situation d'infériorité nous met notre situation géographique, vis-à-vis de nos concurrents directs sur mer : Les pays de grande production, donc de grande consommation, sont tous situés au nord et à l'est de nos côtes. Leurs flottes commerciales passent déjà chargées, devant nos ports, y font escale, et recueillent, sans presque augmentation de frais, le complément de leur fret, au détriment de notre propre armement, réduit, lui, à notre production nationale et déjà handicapé, pour trop de raisons inutiles à rappeler.

Le remède à cela ? Il s'indique de lui-même, et trouva jadis un ardent protagoniste dans M. Carteron, alors qu'il était consul général de France à

Anvers : il consiste à reporter le plus à l'Est possible la tête de ligne, — je ne dis pas le point d'armement, — de nos services maritimes marchands ; donc à aller concurrencer nos rivaux chez eux, et à rapprocher autant que possible de leurs marchés de destination les marchandises importées. L'action de M. Carteron a porté ses fruits. Aujourd'hui, plusieurs de nos grandes lignes partent d'Anvers. Le succès a couronné l'initiative de notre armement, si l'on en juge par l'extension qu'ont prise les services, de ce point. Aucune tentative n'a été faite jusqu'ici pour pousser une base d'exploitation plus à l'Est encore, fût-ce jusqu'à Hambourg. L'expérience de cette évolution, commandée par la logique, sera sans doute tentée quelque jour.

Dans cet ordre d'idées, l'intérêt qu'il y aurait, sans doute actuellement, et qu'il y aura sûrement dans l'avenir, à transférer à Dunkerque, voire à l'un des grands ports continentaux de la mer du Nord, le point de départ de nos services sur l'Afrique Equatoriale, apparaît avec évidence. Cette mesure s'imposera par l'extension de la mise en exploitation de notre domaine ouest-africain. Soit dit sans anticiper sur la suite de cette étude, on peut prévoir le jour où le matériel de chemins de fer, l'outillage de ports et de mines, la machinerie industrielle, et toutes les matières nécessaires aux besoins d'un pays en activité représenteront les demandes courantes de notre colonie. Ces marchandises émanent, en majeure partie, de l'Europe Centrale et du nord et de l'est de la France, et c'est le plus près possible de leur pied-d'œuvre

que l'armement devra les cueillir. Donc, à Dunkerque, sinon à Anvers, alimenté dans la mesure que l'on sait par le fret français ; le complément venant de la région parisienne et du centre, au Havre ; le solde, à Bordeaux.

De même, on peut considérer que les deux produits qui forment actuellement la base de l'exportation du Congo, le caoutchouc et l'ivoire, ne constituent pas le tableau définitif et immuable des exportations de ce pays.

Le Congo recèle d'incalculables richesses latentes, et même patentes, dont la mise en valeur doit représenter pour notre marine, pour notre industrie, un aliment, impossible à apprécier dès aujourd'hui, mais dont l'importance et la durée échappent, par leur masse même, aux prévisions les plus optimistes.

Ce jour-là, si nous ne voulons pas laisser le pavillon étranger recueillir le fruit de nos efforts, c'est aux points de consommation, à l'extrême Nord-Est de notre action économique et maritime possible en Europe, dans le voisinage des centres métallurgiques, des tissages, des grandes industries, que devra être l'aboutissement de nos lignes maritimes desservant le Sud-Ouest africain. Et, par extension, celui de notre réseau naval, dans la plus large mesure des possibilités.



L'Afrique Equatoriale n'en est pas assurément à cette période de son exploitation où l'on puisse

encore envisager de pareils besoins, de semblables rendements. Je ne l'ignore pas. Je dis seulement que, dans un pays si neuf, si vaste, si riche intrinsèquement, l'éclosion de la demande peut se manifester avec assez de rapide intensité pour justifier dès maintenant les prévisions d'exploitation. Il n'est donc pas inopportun de spécifier aujourd'hui comment et d'après quelle orientation on peut les concevoir, en se plaçant au seul point de vue de règles économiques inflexiblement vraies.



Quiconque connaît les grands ports où se concentre l'activité maritime du monde ne peut ne pas être frappé des conditions déplorables, contraires à tout souci du progrès moderne, et décelant une ignorance absolue des nécessités les plus élémentaires, dans lesquelles s'effectue à Bordeaux-Pauillac le service des passagers. Cela semble une gageure, à force d'inorganisation, ou de défaut de liaison entre les organes chargés d'assurer ce service.

Jadis, une compagnie privée construisit à Pauillac de vastes et beaux appontements avec le projet de doter Bordeaux d'un avant-port pour les grands navires. Pour de multiples raisons, dans lesquelles doivent vraisemblablement dominer des divergences régionales, la liaison, au sens commercial et pratique du mot, n'a jamais été effectuée entre Bordeaux et son port d'escale transatlantique, Pauillac.

A Pauillac-Appontements, point de départ de France en Afrique Occidentale et Equatoriale, donc centre de transit de première importance, il n'existe ni bureau de poste, pas davantage de télégraphe, ni téléphone publics! La visite de douane s'effectue, pour ceux des passagers qui ne passent pas par Bordeaux, en plein air, par tous les temps, comme pour les contrebandiers surpris dans un sentier de frontière ; et, pour les autres, dans le tohu-bohu de la gare de Bordeaux-Médoc, petit hall d'une station de banlieue, où l'invasion de tous les bagages d'un grand paquebot fait à peu près l'effet d'un autobus pénétrant de force dans un modeste magasin. A Pauillac-Appontements, on serait dans le désert de la campagne, sans le voisinage des hauts-fourneaux voisins.

Fait plus inexcusable encore : la route qui mène de Pauillac-Ville à Pauillac-Appontements, sur 2 kilomètres au moins, a été interrompue à son entrée dans la ville, que l'on peut seulement gagner au prix d'un long détour dans la campagne.

Un petit railway local relie Pauillac-Appontements à Bordeaux. Mais sa gare terminus Bordeaux-Médoc est à l'extrémité de la ville, opposée à celle où est située la gare principale. Et c'est par fiacres que les voyageurs, par camions que les colis vont de l'une à l'autre !

Le camionnage seul grève les transports de 10 0/0, — j'en ai facture personnelle entre les mains — 10 0/0 ! lorsque 1 ou 2 0/0 de différence sur un fret total suffisent à détourner de nos ports français sur les ports étrangers les courants d'affaires les plus importants!

Les compagnies intéressées sont parvenues enfin, il n'y a pas bien longtemps, à faire communiquer Paris avec les paquebots de la Côte d'Afrique par un train direct, dit Congo-Express ; la traversée, dans Bordeaux, de ce train spécial s'effectue par les quais et demande des heures. C'est un progrès tout de même. Mais, le reste !...

Et voilà par quelle organisation amorphe, contraire à la pratique moderne au point d'être paradoxale, la France communique avec son Empire Noir !

Les gens préoccupés du seul intérêt général et, plus encore, les intéressés directs se plaignent depuis des années de cette inorganisation. Toutes les doléances, toutes les plaintes se sont heurtées, soit à la force d'inertie, soit à la nette hostilité de ceux dont dépend cet état de choses invraisemblable.

Il a, il faut le dire, une excuse, s'il en est une : c'est que la clientèle « Passagers » de la Côte d'Afrique est, à peu d'exceptions près, obligée d'en passer, et, mieux, de passer par là. Composée de fonctionnaires, de militaires, d'agents des compagnies africaines, elle n'a pas le choix du parcours. Les voyageurs libres de choisir leur port d'embarquement sont donc l'exception.

Il n'en sera pas toujours, ainsi, sans doute. Si, comme on doit en formuler l'espoir, l'Afrique Occidentale et Equatoriale entre dans la période de l'exploitation agricole et industrielle généralisée, si l'on arrive, grâce aux efforts accomplis dans ce sens, à détourner en faveur de nos posses-

sions le grand tourisme africain, il faudra bien alors que les personnalités et les collectivités compétentes se décident à seconder l'armement, et lui permettent de lutter à armes égales avec la concurrence étrangère, en mettant à la disposition de nos navires une organisation locale conçue d'après les méthodes modernes et le souci de ce qui, dans cet ordre d'idées, s'est fait chez nos rivaux ; d'ailleurs généralement à notre détriment.

Que dire, lorsque nous voyons cette même organisation du service des passagers, ridicule à force d'être désuète dans le peu qu'elle existe, — légèrement améliorée, il est vrai, par un bon service fluvial Bordeaux-Pauillac, — servir de point de départ à certaines grandes lignes internationales, dont la clientèle étrangère, libre d'aller, celle-là, là où elle est le mieux traitée, est sollicitée de toutes parts par un matériel tout moderne, par une conception de ses exigences où le souci du moindre temps, du transbordement direct du train au paquebot, de la suppression des faux-frais exaspérants, où tout cela est poussé à l'extrême, au fin du fin, si je puis dire. Que les éléments dirigeants dont dépend le port d'embarquement de Bordeaux-Pauillac aillent un peu étudier comment les choses se passent, sous ce rapport, à Liverpool, à Anvers, à Hambourg.

Ils reviendront confus, s'ils ont conscience de l'infériorité où leurs conceptions de clocher ont placé, dans la limite de leur sphère d'action, notre industrie maritime.

***

Est-ce déjà chez eux une conviction maintenant formée ? Et faut-il lui attribuer le mouvement qui se produit à présent en faveur de l'aménagement de la Gironde et du port de Bordeaux ?

Tout d'abord, un fait est acquis : c'est le rachat, par la Compagnie du Midi, du réseau du Médoc, donc le rattachemant direct de ce réseau aux lignes de grand trafic, le lien étroit par voie ferrée entre la Basse-Gironde et Bordeaux. Puis, c'est un vaste projet de travaux dont l'ensemble permettrait enfin à Bordeaux de participer, dans des conditions normales, au mouvement transatlantique international.

J'emprunte au *Journal de la marine* les grandes lignes de ce projet, que je me garde d'apprécier, encore qu'il ne laisse pas de soulever de graves objections :

L'idée générale consiste à diviser la Gironde en plusieurs ports suivant le tirant d'eau des navires ; à Verdon mouilleront ceux qui ont besoin d'un fond de 12 mètres ; à Pauillac on pourra leur donner jusqu'à 10 mètres ; enfin, à Bordeaux-ville, qui demeurera le centre principal de cet ensemble de ports, les bâtiments de 8 mètres de tirant d'eau pourront remonter. Tout cela exigera des dragages coûteux et travaux divers ; mais ne vaut-il pas mieux porter nos efforts financiers sur un certain nombre de grands ports, débouchés de régions riches et commerçantes, que de les éparpiller inutilement dans de petits ports d'ordre inférieur, qu'on a baptisés « ports électoraux » et qui ne concourront jamais sérieusement au relèvement de notre marine de commerce. Le rêve

eût été, évidemment, que les plus grands navires pussent remonter à Bordeaux, mais on a reculé devant l'élévation exagérée des dépenses que cela nécessiterait. Nantes a bien Saint-Nazaire ; Rouen a le Havre. A Rotterdam, on a aussi le système des bassins à profondeurs décroissantes du large à l'intérieur.

Le produit des dragages versé dans les petits fonds entre le feu du Richard et Saint-Christoly formera un terre-plein considérable livré à la culture.

On a parlé, pour cet ensemble de travaux, d'une somme de 80 millions. Elle n'est pas pour effrayer, si ce sacrifice doit doter le bassin de la Gironde, et, par répercussion, le pays tout entier d'un outillage propre à seconder l'expansion maritime de notre nation.

Bordeaux deviendrait — ainsi et sous les réserves formulées plus haut au point de vue de la concurrence à porter vers l'Est et le Nord, au sein même des centres producteurs de fret — non seulement la tête de ligne des services nationaux vers l'Atlantique-Centre et Sud, mais un point d'escale remarquablement avantageux pour les lignes internationales.

Une ombre à ce tableau, encore dans les limbes, il est vrai : Il ne s'agit là rien moins que d'une concurrence extrêmement redoutable, et peut-être décisive, à La Pallice, où tant de millions ont déjà été dépensés, où de très onéreux travaux complémentaires sont projetés, dans le but, précisément, d'attirer vers ce port, cependant dénué d'hinterland économique et de réseau fluvial, l'adduction d'escales rapides, et sans doute médiocrement productives, au point de vue des

intérêts locaux. Puisse cette simple remarque ne point m'attirer les foudres de l'honorable M. Morch, président de la Chambre de commerce de La Rochelle, si prêt à lance rompre dès qu'on se hasarde à émettre sur « son » port une opinion qui ne soit pas exclusivement optimiste.

Au fait, chacun de nous n'a-t-il pas le devoir, sans autre préoccupation, qu'il s'agisse de Bordeaux, de La Pallice ou d'ailleurs, de faire sienne cette belle et haute proposition, énoncée par M. Marcel Dubois dans *la Réforme Economique* :

« Il doit y avoir, disait mon très éminent collègue de la Ligue Maritime, un intérêt français qui prime et classe les intérêts locaux, sans quoi il n'y aura plus de France. Nous avons des ports majeurs de plein exercice, où nous avons fait d'énormes frais d'outillage, Dunkerque, Le Havre, Nantes, Saint-Nazaire, Bordeaux, Marseille ; c'est là que doivent aller les gros crédits et les grands travaux.

« L'étranger y passera, y séjournera, dans la limite des concessions que nous devons à chaque pavillon : et nous ne devons pas la même chose à tous. »



La flotte commerciale qui dessert régulièrement la Côte Occidentale de l'Afrique jusqu'à l'embouchure du Congo est nombreuse, en voie de progression constante et relève des pavillons français, anglais, allemand, portugais, belge ; les quelques colonies espagnoles de l'Ouest-Africain sont prin-

cipalement desservies par la ligne allemande Wœrman. En outre, un assez grand nombre de « tramps », revenant du Sud sur lest, font couramment la cueillette dans les principaux points de chargement de la côte, et constituent, de ce chef, en ce qui concerne les marchandises lourdes, et spécialement les bois, une concurrence sérieuse pour les lignes régulières.

Une seule ligne française dessert notre Afrique Equatoriale, le Gabon, par Libreville et Cap-Lopez, et le Congo, par Matadi : c'est, je l'ai dit, la Compagnie des Chargeurs-Réunis. Les lignes sur le Sud-Amérique ne dépassent pas, en Afrique, Dakar, dont le développement, au détriment des Canaries, s'affirme de plus en plus comme la grande escale des marines commerciales de toutes les nations, placée dans des conditions qui l'imposent, presque, sur la route du Sud-Afrique et du Sud-Amérique. Certaines lignes commerciales descendent, en touchant une série d'escales françaises et étrangères, jusqu'à Cotonou sans pousser plus au Sud, ainsi, d'ailleurs, que le font eux-mêmes les cargos des Chargeurs-Réunis desservant la côte d'Afrique.

Le service de l'Afrique Equatoriale est, à ce jour, assuré par :

Trois paquebots : *l'Afrique*, *l'Europe* et un paquebot de remplacement.

Un annexe côtier : *le Gabon*.

Deux annexes fluviaux dont un de remplacement pour l'Ogôoué : *l'Alembe* et *le Mangi*, et plusieurs autres, du type *Avant-Garde* et *Eclaireur* pour le service des Lagunes.

***

Les paquebots touchent régulièrement par un service mensuel, partant chaque 22 du Havre et chaque 25 de Bordeaux, Libreville, Cap Lopez, — facultativement, Sette-Cama, Loango, Banane — et Matadi.

L'Afrique, grand paquebot neuf, *l'Europe*, à peine plus âgé, mais de lignes moins allongées, sont des navires pouvant soutenir la comparaison avec les meilleurs échantillons des grandes lignes transatlantiques, celles d'Europe-New-York exceptées, bien entendu.

***

Je dois me faire l'écho d'un juste desideratum de la part de nos compatriotes de l'Afrique Equatoriale, ou plutôt du Congo proprement dit.

Notre service national est mensuel, je le répète. Or, celui des Belges, qui alterne avec le nôtre, a lieu tous les vingt et un jours.

On conçoit dès lors quels inconvénients résultent de cette fausse alternance dans le trafic et les courriers.

Parfois des semaines se passent sans réceptions ni expéditions. Dans ce cas, la coïncidence des arrivées et des départs entraîne sur la ligne Matadi-Kinchassa, déjà surchargée, des engorgements, des retards infiniment préjudiciables, et, au point de relai, Thysville, un encombrement des plus péni-

bles. Puis, pour une courte période, l'alternance normale se rétablit, jusqu'au moment où la différence des dates entre les deux services provoque de nouveau une fâcheuse pléthore de mouvement avec comme corollaire, un non moins préjudiciable intervalle entre les services.

La faute de cet état de choses incombe, non pas à la Compagnie des Chargeurs Réunis, mais au cahier des charges imposé qui régit son exploitation. Mais un cahier des charges ne constitue pas un dogme inflexible. Les doléances des intéressés sont assez justifiées, les intérêts en jeu assez considérables, pour que la question soit l'objet d'un examen approfondi.

Des pourparlers peuvent être entamés avec l'Etat belge, en vue d'aboutir à une alternative régulière et fixe entre les services, soit que les Belges consentent à adopter notre espacement de départs, ce qui est peu probable; soit, cas plus vraisemblable, que, en dehors de toute entente avec les Belges, et par modification conforme au cahier des charges, au point de vue de la subvention, la Compagnie française adopte l'espacement des départs belges; soit encore, toujours sous la même réserve, qu'on arrive à un espacement combiné tous les vingt-cinq jours.

L'une et l'autre partie, et plus encore nos nationaux, moins favorisés, sont vivement intéressés à cet accord et à l'amélioration si désirable qui en serait la conséquence.

*
* *

Il me faut ici aborder encore un autre point, assez délicat, mais dont l'importance n'échappera pas ; je veux parler des conditions dans lesquelles voyagent, à bord de nos paquebots, les sous-officiers de l'armée coloniale.

Je parle exclusivement, bien entendu, de ce que j'ai personnellement observé.

Ces sous-officiers voyagent en 3e classe. On a parfois revendiqué pour eux le droit d'être admis en seconde. D'une manière générale, ils n'y seraient personnellement nullement déplacés. Nos sous-officiers coloniaux sont un personnel d'élite, qui fait le plus grand honneur à notre pays. Leur valeur a été un facteur des plus puissants dans l'œuvre de constitution de notre Empire Colonial. Parmi eux, sont nombre de jeunes gens de famille entrés dans la « coloniale » par « goût du métier ». Beaucoup de ces sous-officiers sont des hommes faits. Certains, mariés et pères de famille. Mais, en dépit de ces arguments favorables, ils sont des soldats comme les autres, et si la valeur militaire d'un briscard de la coloniale, ayant roulé et parfois guerroyé sous tous les climats, ne peut se comparer à celle d'un blanc-bec de l'armée métropolitoine, passé sergent pendant ses deux ans de service, au point de vue hiérarchique, l'un et l'autre sont égaux. Donc, qu'on les laisse en 3e classe sans tenir compte de certaines réclamations formulées de ce chef, cela est bien. D'autant mieux

que des considérations budgétaires s'opposeraient vraisemblablement à toute modification de régime.

Les logements qui leur sont affectés, — je parle ici de ceux que j'ai vus, encore une fois, — sont tout à fait convenables. Les cabines sont spacieuses, claires et aérées, les couchettes bonnes : la tenue du local est soignée. La salle à manger vaste et propre.

Par contre, ce qui est tout à fait inadmissible, au point qu'on se demande comment un semblable régime a pu subsister jusqu'à ce jour, c'est le régime auquel sont soumis ces sous-officiers, sur le pont.

Vous allez en juger :

En principe, le pont du gaillard et de l'avant constitue le seul point où ils peuvent se tenir en plein air, puisque le pont et les spardecks du château sont réservés aux premières classes, ceux de la dunette et de l'arrière aux secondes.

Jusqu'à Dakar, cela est rationnel. Mais, à partir de là, la note change. L'avant est envahi par les Noirs : tirailleurs, miliciens, trafiquants, femmes et enfants ; tout cela campé dans l'encombrement, dans le brouhaha que l'on peut supposer.

A chaque escale, cette cohue s'augmente des nouveaux embarqués. Ces gens font leur popote, crient, jouent, boivent parfois, et leur promiscuité rend le séjour de cette partie du navire impraticable pour une traversée de quelque durée. A Tabou, un tel état de choses s'accentue encore par l'embarquement de la nombreuse équipe de kroumen, régulièrement embauchés comme auxiliaires du bord.

Qu'arrive-t-il? Les sous-officiers se casent comme ils peuvent dans cette foule, dont la promiscuité sans-gène est humiliante pour eux, encore que nous n'ayons pas pour le Noir le mépris et l'horreur de son contact, professés par les Yankees. La plupart des Blancs préfèrent demeurer confinés en bas, effectuant ainsi la majeure partie de la traversée dans des conditions fâcheuses et véritablement incompatibles avec leur situation; je dirai plus : avec la nécessité de leur prestige vis-à-vis du Noir.

A qui incombe la responsabilité de cela? Pas à la Compagnie, assurément. Celle-ci applique son règlement, régenté par le cahier des charges. Dans la pratique, le commandant du paquebot atténue ce que cet état de choses a de choquant en affectant aux sous-officiers, dans la mesure du possible, un coin du spardeck inférieur, interdit aux Noirs. Ce n'est qu'un palliatif, bénévole, mais insuffisant; une simple tolérance, en un mot.

Il importe absolument, pour la dignité de nos cadres aux yeux des indigènes, que la manière dont les sous-officiers voyagent à bord de nos paquebots soit modifiée : en un mot, qu'on ne les mette plus dans une situation telle qu'il n'aient que le choix, ou de faire de longues traversées, cantonnés en bas, donc dans des conditions forcément peu favorables, ou mêlés à toute la cohue de ces mêmes indigènes qu'ils doivent être appelés, une fois débarqués, à commander, à maintenir, et, parfois, à réprimer.

Que l'on réforme le règlement, sous ce rapport. Que l'on donne aux sous-officiers l'accès du pont

et du fumoir réservés aux secondes. Si cela entraîne pour la compagnie une charge quelconque, que l'Etat l'en indemnise, c'est bien le moins. S'il se produit un abus individuel, comme chaque traversée comporte, à bord de ces paquebots, un contigent militaire, il y a toujours un commandant d'armes, cet officier est là pour veiller à ce que la tenue des sous-officiers soit invariablement exempte de tout reproche.

D'ailleurs, à la constatation du moindre abus, sur une simple plainte d'un tiers, justifiée, il sera loisible de rétablir les choses, pour la durée de la traversée, dans leur état actuel : mesure de rigueur, faut-il ajouter, qui sera bien rarement nécessaire, en admettant qu'elle le soit jamais.

Mais, encore une fois, le régime imposé à nos sous-officiers réglementairement, à bord de notre ligne d'Afrique, n'est digne ni d'eux, ni de notre armée.



Je parlerai brièvement du service fluvial organisé par notre armement sur l'Ogôoué. Ce service, effectué par des ferries, plus récents, donc améliorés, mais analogues, comme types, à ceux qui desservent les lagunes, dans les escales du Nord, est excellent, et d'autant plus remarquable qu'il parcourt, avec un matériel approprié à la navigation toute spéciale des fleuves africains, la zone maritime comprise entre l'embouchure du fleuve et du cap Lopez. Je reviendrai d'ailleurs sur ce

fait, fort important à un autre point de vue, comme on le verra.

C'est avec raison que l'on a porté l'attention sur cette partie du champ exploitable par notre marine. Dans ces pays neufs, encore pour la plupart dénués de chemins de fer, mais si merveilleusement dotés par un régime lagunaire et fluvial admirable, ces lignes secondaires sont l'organe désigné pour seconder le plus puissamment la mise en valeur de l'hinterland. On connaît le parti tiré par les Américains du ferry-boat pour l'exploitation de leur immense pays. On ne saurait donc trop encourager dans nos colonies le développement des entreprises organisées dans ce sens.



Le service côtier, destiné à relier entre eux les points secondaires de notre Afrique Equatoriale et à assurer la liaison de l'ensemble avec la ligne principale est effectué par *le Gabon*, un caboteur à vapeur, d'environ 600 tonneaux, du type généralement employé en Angleterre pour le transport des marchandises de port à port, notamment dans la mer d'Irlande. A l'arrière, un château très surélevé permet au *Gabon* de comporter un certain nombre de cabines pour passagers... et provoque en même temps un ample roulis, fort réputé parmi les habitués de la ligne.

Le Gabon, vieux de quinze ans seulement cependant, est d'ailleurs appelé à être remplacé par une unité plus importante.

Bien que naviguant en eaux généralement calmes, dans les parages équatoriaux, le navire qui assure ce service l'effectue dans des conditions qui ne laissent pas d'être pénibles, par l'obligation où il se trouve d'accomplir la plupart du temps ses opérations à proximité de la barre, en des points dénués de wharfs. Et si l'on considère que le gros de son chargement consiste le plus souvent en billes de bois, on se rend compte combien ces manœuvres sont parfois pénibles, sinon périlleuses. Aussi, l'armement étranger, souvent représenté par des tramps, qui viennent sur la côte africaine dans nos « ports de tout repos », comme Libreville et Cap Lopez, râfler tout ce qu'ils peuvent d'un fret qui, logiquement, devrait revenir à notre pavillon, nous abandonnent-ils volontiers ce genre de trafic. Cette ligne côtière comporte donc, à vrai dire, plutôt un caractère de service public que d'entreprise particulière basée sur la recherche d'avantages, d'ailleurs parfaitement légitimes.

Cette ligne ne dessert, sauf exception, que les ports français, en dehors de Cabinda, portugais, et de Banane, belge. On peut se demander s'il n'y aurait pas un intérêt français à ce qu'elle descendît jusqu'à Saint-Paul-de-Loanda, la capitale de l'Angola portugais, centre non négligeable d'où notre pavillon est absent.

Par contre, c'est, au Gabon, un regret général que l'importante colonie portugaise de l'île San-Thomé ne soit pas régulièrement comprise dans notre service côtier de l'Afrique Equatoriale.

Deux raisons, également valables l'une et l'au-

tre, sont invoquées à l'appui de ce desideratum. La première est d'ordre économique : San-Thomé est en pleine prospérité, et la richesse de ses plantations est un exemple des résultats que nous pourrons obtenir dans certaines régions du Gabon, anologues comme sol et comme climat. Cette colonie portugaise est donc un centre de consommation. La précarité de notre élevage et de nos produits vivriers ne nous permet pas, quant à présent tout au moins, d'espérer un courant d'affaires sous ce rapport. Par contre, les bois y sont, paraît-il, l'objet d'une demande importante et nous pourrions, sous ce rapport, trouver là un débouché profitable à notre production gabonaise. Cette question a d'ailleurs déjà provoqué l'attention du gouvernement de Libreville.

De plus, il existe entre San-Thomé et nos côtes de l'Afrique Equatoriale un mouvement de passagers indigènes.

Enfin, et cet objectif tout spécial n'est pas moins à envisager, Libreville et Cap Lopez, donc le Gabon, ne sont en communication avec la métropole que par l'escale mensuelle des Chargeurs Réunis. Si donc San-Thomé, distante de vingt-deux heures seulement de Libreville, était comprise dans la ligne côtière, en correspondance avec la ligne mensuelle portugaise Lisbonne-Principo-San-Thomé-Saint-Paul de Loanda, les courriers du Gabon se trouveraient ainsi doublés à peu de frais pour le plus grand avantage de la colonie tout entière. En admettant que ce complément de service entraîne une subvention, la charge de ce chef serait si minime et l'intérêt en

jeu si évident qu'une entente de ce genre doit être vivement préconisée par tous ceux qui, au point de vue général comme au point de vue particulier, suivent le développement de notre action dans cette partie de nos possessions africaines.

DAKAR

Quand, pour la première fois, je visitai Dakar — c'était en mai 1909, — je venais de parcourir les deux hémisphères. j'avais encore devant les yeux, et le formidable mouvement maritime de Colombo, de Singapore, de Hong-Kong, et les ports-monstres, conçus avec un si évident souci des nécessités pratiques, construits, pour ainsi dire, avec des matériaux de fortune, du nord-ouest américain, et l'admirable port de Buenos-Ayres, chef-d'œuvre de la technique moderne, où l'activité navale la plus intense est régentée par un ordonnancement presque mécanique dans sa précision. Je venais d'effectuer trente escales, de parcourir, sous les latitudes extrêmes, vingt pays différents.

Fût-ce lassitude d'avoir trop vu en trop peu de temps? Dakar me causa quelque déception, exprimée alors avec la mesure imposée dans l'appréciation d'une œuvre si considérable. Un autre facteur, aussi, pouvait influencer mon appréciation; c'était une tendance à le baser seulement sur des comparaisons récentes et, surtout, trop généralisées. La comparaison ne constitue pas toujours un sain élément de jugement parce qu'elle provo-

que une tendance à trop reléguer au second plan l'effort intrinsèque et l'objectif spécial poursuivi dans l'œuvre qu'on s'est proposé d'examiner.

J'étais donc curieux de revoir Dakar, à plus d'un an et demi d'intervalle, avec le désir d'envisager seul l'ordre d'idées de notre action nationale, sans chercher à établir un parallèle avec tel autre grand centre maritime de l'étranger, mais, au contraire, en envisageant uniquement l'objectif visé et les moyens d'exécution adoptés dans la création et la mise en valeur de la jeune métropole maritime de notre Afrique Occidentale.

Une courte étude sur ce sujet relevait, au surplus, directement du domaine que je m'étais fixé, par le rôle que joue Dakar dans notre extension ouest-africaine, puisque ce port est à la fois le relais obligé placé sur la route de notre Afrique Equatoriale, et l'éxutoire, non seulement d'une bonne partie de la production, mais aussi des éléments démographiques que nous serons de plus en plus amenés, sous l'influence de nécessités militaires et commerciales, à diriger, je le crois du moins, du Sénégal et du Soudan vers notre Congo.



Fut-ce un objectif également économique qui présida à la conception première d'où est née Dakar ? Ou bien obéit-on alors à d'exclusives préoccupations militaires ? Je l'ignore. Par contre, et chacun se rappelle cela, quand fut décidée la

création de ce centre nouveau, le projet fut présenté au Parlement, à la presse et à l'opinion métropolitaine comme devant aboutir à la constitution d'un des futurs « Points d'appui de la Flotte ». On en était à l'engouement pour les petites unités, contre lesquelles, proclamait-on, étaient incapables de tenir les flottes de haut-bord, désormais impuissantes contre l'essaim des torpilleurs, et, plus encore, des sous-marins, encore à leurs primes débuts.

Les hauts dirigeants de notre marine avaient donc concentré tous les efforts en vue de la constitution d'une armée navale répondant à un tel programme. C'est de cette époque que date la très nombreuse flottille de torpilleurs, dont un certain nombre sont encore aujourd'hui en service ; certains disent : « en consommation. » De cette époque aussi, cette série de croiseurs, qu'on a baptisés « corsaires », pour sauver la face ; rapides, faiblement armés, mal protégés, peu militaires, gouffres à personnel et à charbon, la coûteuse constitution de notre flotte, à cette époque, nous a valu de négliger pendant une trop longue période la construction du cuirassé, reconnu maintenant le véritable et unique engin de guerre, et a lourdement contribué à nous reléguer au rang inférieur que nous occupons aujourd'hui.

Le corollaire du système adopté consistait à établir dans le monde, partout où nous avions des intérêts et des territoires à défendre, les établissements fortifiés où nos escadrilles de croiseurs légers, de torpilleurs et même de sous-marins trouveraient à se réfugier, à s'approvisionner, à

se réparer, pour être constamment en état de rendre intenables à l'ennemi, en cas d'hostilités, les abords de nos possessions.

Et, de même qu'on avait construit un grand croiseur-transport, *la Foudre*, spécialement disposé pour porter « à pied-d'œuvre » les flottilles de torpilleurs et de sous-marins, ces derniers, que l'on croyait alors inaptes à toute navigation hauturière, opinion que, d'ailleurs, l'expérience a démentie depuis, de même on décida la création de Points d'appui à Saïgon, à Diégo-Suarez, aux Antilles, et, enfin, à Dakar.

Depuis, les choses et les opinions ont bien changé. Les résultats foudroyants de la guerre navale russo-japonaise ont révolutionné des théories, si ancrées, cependant, en apparence. On n'accorde plus aux flotilles composées d'unités légères que la valeur d'un simple adjuvant, valeur à tort ou à raison formellement contestée, par nombre de personnalités navales faisant autorité. Le Point d'appui des Antilles, auquel le percement de Panama obligera bien quelque jour à songer de nouveau, sur d'autres données, est retombé dans le néant, d'où il était à peine sorti. Diégo-Suarez est demeuré en-plan, et Saïgon réduit à rien, ou peu s'en faut.

Restait Dakar. Là, les travaux se sont poursuivis et le gros-œuvre du port est aujourd'hui terminé.

Cet engouement, passager encore qu'il ait trop duré, en faveur des Points d'appui, aura donc eu, il n'est que trop vrai, pour conséquence, de faire inutilement engloutir un grand nombre de millions

sans profit pour le pays, aux quatre coins du globe, mais aussi de doter notre Empire africain d'un port magnifique, incomparablement situé à l'un des carrefours maritimes du Monde : telles ces Expositions universelles à la suite desquelles, une fois déblayés les cartonnages et les palais éphémères, demeure un monument durable, témoin définitif d'une période vite oubliée.

Car, on ne doit pas se le dissimuler, avec le défaut de sens de ses grands intérêts extérieurs qui caractérise notre nation, si on lui avait demandé dès l'abord un lourd sacrifice en vue de doter l'Afrique Occidentale d'un port nouveau de caractère exclusivement commercial, les protagonistes d'une telle entreprise n'eussent vraisemblablement pas été suivis, ni par le Parlement, ni par l'opinion. Invoquer l'intérêt de la défense nationale, c'était, au contraire, toucher une fibre grâce à laquelle on n'a jamais marchandé, en France : ce qui est, au surplus, tout à l'honneur de notre pays.

Si bien que l'erreur de principe que fut la théorie des Points d'appui de la flotte, erreur chèrement payée, d'autre part, par tant d'argent inutilement dépensé ailleurs, aura trouvé à Dakar sa compensation dans la création d'une magnifique assise d'où rayonne déjà, — et ce n'est qu'un début, — notre influence dans le Sud-Atlantique, et plus particulièrement sur les rivages occidentaux de l'Afrique.



Un fait s'impose ici à l'observateur préoccupé, en dehors de toutes influences extérieures, de la seule recherche des résultats matériels d'ordre général : l'idée première qui a présidé, je ne dis pas : à la conception, mais : à l'exécution de Dakar, a été l'établissement d'un port fortifié ; d'un Point d'appui, pour en revenir au terme consacré.

La force même des choses, mues par l'irrésistible poussée de l'évolution moderne, a relégué à l'arrière-plan le caractère militaire de ce port, mais provoqué en quelques années l'essor d'un centre maritime et commercial de premier ordre, auquel on peut dès à présent prédire le plus bel épanouissement dans l'avenir.

Voilà la réalité évidente contre laquelle on objurguerait en vain.



Cependant, une question se pose : quelle a été, quelle est, intrinsèquement, la valeur militaire de Dakar ? Question que je n'ai nullement l'intention d'apprécier en stratège, et pour cause, mais avec le simple bon-sens que l'on peut accorder à tout esprit quelque peu averti.

Je le déclare nettement : cette valeur est nulle, absolument. Cela est l'évidence même, pour plusieurs causes, dont une seule dispenserait des autres : tel cet échevin de jadis qui s'excusait

auprès du souverain visitant sa cité, « de ne pas avoir tiré le canon pour six raisons, dont la première était que la ville n'en possédait point ».

Tout d'abord, et c'est là une considération péremptoire, les conflits futurs entre grandes puissances « blanches » se régleront dans les mers d'Europe, cela est généralement admis. Or, l'infériorité actuelle, et, espérons-le, passagère, de notre marine ne nous permettrait pas de distraire, en pareille éventualité, une seule unité de nos escadres de haut bord.

Allons plus loin : supposons que, par invraisemblance, la guerre navale soit portée sur nos rivages africains de l'Atlantique. Plus loin encore : que nous y anéantissions notre adversaire. Le sort de la guerre n'en dépendra pas moins de notre victoire ou de notre défaite en Europe, et en Europe seulement. Victorieux ? Nous rentrerons *ipso facto* en possession des colonies qui nous auraient été enlevées au cours des hostilités. Vaincus ? Notre Empire colonial paierait à coup sûr en partie le dur tribut de la guerre, eussions-nous réussi, éventualité d'ailleurs peu vraisemblable, à ne laisser entamer aucune parcelle de nos territoires d'outre-mer.

Nier une telle vérité serait méconnaître de parti pris les enseignements de l'histoire... de notre propre histoire, hélas ! depuis deux siècles.

Ce qui revient à énoncer, incidemment et une fois de plus, cet axiome, dont l'ignorance nous exposerait aux pires désastres si nous devons être amenés un jour à tirer l'épée pour défendre notre honneur, nos biens, notre existence nationale :

Nous devons avoir comme unique objectif de posséder la maîtrise des mers métropolitaines. Si nous parvenons à l'acquérir, nous serons intangibles dans le reste du monde, même en Extrême-Orient. Si nous la laissons échapper au profit de nos rivaux, nous ébranlons de nos propres mains le pivot de notre empire tout entier.

Un autre argument, non moins décisif, est là pour démontrer l'inaptitude du port de Dakar à jouer, à l'époque actuelle, le rôle de point d'appui auquel ce port fut primitivement destiné. Cet argument résulte des conditions mêmes dans lesquelles se trouvait constituée notre marine lorsque fut décidée la création de Dakar : le port n'a pas été conçu en vue de recevoir les grandes unités militaires actuelles, lesquelles, il ne faut pas le perdre de vue, ne marquent vraisemblablement pas le maximum des tonnages auxquels nous serons obligés d'arriver, nous aussi, pour nous tenir au niveau de nos rivaux.

Je trouve la preuve matérielle de ce que j'avance dans le récit publié par *la Ligue Maritime Française*, de l'escale faite à Dakar par la 2e division légère envoyée en novembre 1909 pour effectuer une croisière dans l'Amérique du Sud :

.....Après deux jours de repos, la division reprit la mer et gagna Dakar, où elle arriva le mardi 16 novembre. Cette relâche ne laissa guère bon souvenir aux équipages. Les marins durent, avant toute chose, débarquer de chaque croiseur 20 tonnes de grosses billes de bois destinées à rendre utilisable le bassin de carénage de l'arsenal. Le bassin était bien terminé depuis plusieurs mois, mais les accores nécessaires à épontiller

les bâtiments n'étaient pas à pied d'œuvre, de sorte que le bassin était inutilisable. Le ministre profita du voyage des quatre croiseurs pour leur faire transporter économiquement toutes les poutres nécessaires. Cette corvée terminée, les matelots de chaque navire durent embarquer 450 tonnes de charbon.

Dans le but de faciliter l'opération, les croiseurs, quelque peu gênés par le clapotis au large de la digue, entrèrent deux par deux dans le port. *Le manque de profondeur d'eau et les nécessités du commerce s'opposèrent à l'entrée simultanée des quatre croiseurs à l'abri de la jetée.*

Les corvées terminées, après cinq jours de relâche, la division reprit la mer, laissant à peine aux hommes la faculté de mettre une fois les pieds à terre pour se dérouiller les jambes.

Et notez qu'il s'agissait de navires de faibles dimensions : *la Marseillaise, la Gloire, le Gueydon, le Dupetit-Thouars.*

Le terme « faible » est ici relatif, bien entendu. Ces unités figurent parmi nos plus beaux croiseurs. Mais qu'est leur déplacement comparé à celui des *Jean-Bart* de demain ? Et, moins encore, à celui des Leviathans d'après-demain ?



Une conclusion, qui est en même temps un dilemme, s'impose donc, sans qu'une plus longue démonstration soit nécessaire, supposé-je : ou Dakar deviendra un port exclusivement commercial, ou il continuera à être considéré comme un des Points d'appui de nos forces navales. Mais, dans

ce dernier cas, ses moyens d'action, ses facultés de réceptivité doivent être maintenues en corrélation constante avec les unités, quelles qu'elles soient, qui constitueront nos flottes dans l'avenir, aussi loin que puissent aller les prévisions. Seulement, un semblable résultat comporte des immobilisations sur l'importance desquelles je crois superflu d'insister, mais nécessaire d'affirmer, que jamais, quelles que soient les éventualités de l'avenir, nos escadres n'agiront sur la Côte Occidentale d'Afrique, donc n'utiliseront Dakar comme point d'appui, si ce n'est comme dépôt de charbon : ce pour quoi le Dakar actuel, légèrement approfondi, suffira.

***

Cette théorie de l'inutilisation militaire de Dakar équivaut-elle à dire qu'il était injustifié de le fortifier, et surtout de le fortifier aussi sérieusement ? Telle est mon opinion.

Je ne formule, notez-le bien, aucun avis sur la valeur même de ces fortifications. Cela échappe à ma compétence ; je crois seulement à leur inutilité, parce que, en cas de guerre européenne, il importe peu, je le répète, que Dakar, comme tout autre point de nos colonies, soit occupé ou non, par notre adversaire, puisque l'issue de la guerre sera ailleurs.

On aurait donc consacré l'argent absorbé par les fortifications, à peine achevées, à doter notre

flotte d'une belle unité de plus ou le port de Dakar de tels aménagements économiques dont il est privé que cela eût été plus conforme, évidemment, aux intérêts généraux. Maintenant, cette défense est organisée. Assurément, ce serait folie d'y renoncer. Il n'y a donc qu'à l'entretenir, jusqu'au jour où, démodés à leur tour, les canons actuels iront rejoindre leurs vieux ancêtres, basculés en pagaille sur la falaise de Gorée parce que là-bas la ferraille ne vaut pas l'enlèvement.



Si, par contre, abandonnant ce point de vue, nous considérons Dakar comme centre maritime et économique, quelle reconnaissance ne doit pas le pays aux hommes qui, avec une prescience singulière des besoins modernes, ont fait surgir une ville, un grand port, un mouvement maritime intense, de ce coin de la côte sénégalaise hier encore inconnu et désert, dotant ainsi notre Empire d'un élément dont l'importance à venir se définit d'un mot : Dakar est à peine né, et déjà l'on s'aperçoit qu'on a fait trop petit ; même lorsqu'on aura dragué à dix mètres toute la partie de la rade où il n'existe que cinq à six mètres d'eau !

A ce propos, j'emprunte à M. H. Tanif cette intéressante observation, qui vaudrait d'être généralisée.

Une lacune existe, dit-il avec juste raison, dans les services de nos ports de commerce. Aucun d'eux ne pos-

sède un « signal du temps », autrement dit une boule, hissée au sommet d'un mât et qui tombe à un instant précis : midi par exemple. L'instant de sa chute donne aux bâtiments l'heure très exacte, heure indispensable pour la détermination astronomique de la longitude à la mer. Alger, où passent cependant des milliers de bâtiments, Dakar, destiné à devenir un grand port de relâche, et qui tous deux devraient chercher à attirer les vapeurs de commerce par toutes sortes de commodités offertes, ne possèdent aucun signal d'heure.

Il y a quelques années, à Dakar, un officier de marine, de sa propre initiative, sans rémunération, sans aide de personne, simplement pour rendre service aux navigateurs, avait installé une boule et s'astreignait à observer le soleil deux ou trois fois par semaine afin de régler ses chronomètres et de déterminer avec précision l'heure de la chute de la boule. Tant que l'officier fut à Dakar, le service fonctionna à la satisfaction des terriens comme des marins ; puis, un beau jour, la boule ne tomba plus, mais le mât tomba... en pourriture. L'officier avait terminé son temps de colonie et regagné la France.

Combien de fois, moi-même, n'ai-je pas constaté semblable défaut d'esprit de suite dans les moindres entreprises coloniales. Lacune déplorable, inhérente, davantage encore, à notre mentalité qu'à notre organisation, et bien souvent fatale aux efforts les plus bienfaisants dans leur principe.

***

La création de Dakar, et son affectation au siège du gouvernement général, se heurtaient à deux grosses difficultés. La première, aujourd'hui,

résidait dans la dépossession, maintenant résolue, infligée à Saint-Louis, la vieille et presque traditionnelle capitale de notre Afrique Occidentale. On peut supposer à quelles protestations, bien compréhensibles, donna lieu cette décision, de la part des habitants de Saint-Louis. Pendant les quatre années que durèrent la construction du palais du gouvernement général, édifice somptueux qui fait le plus grand honneur à l'architecture française, et les travaux d'aménagement de la nouvelle cité, l'éminent M. Roume, qui avait choisi pour résidence le modeste palais de Gorée, dut plus d'une fois se féliciter d'être, dans quelque mesure, défendu par la mer contre les démarches, les représentations des intéressés contraires à la création nouvelle.

Mais si Saint-Louis pouvait s'estimer lésé, Rufisque, de son côté, dut voir peu favorablement l'édification d'un port nouveau à quelques kilomètres de son propre et important mouvement, servi par une priorité telle qu'elle pouvait laisser espérer à ses bénéficiaires un monopole définitif. Sans doute, fallut-il, à l'époque, de péremptoires considérations techniques pour que les personnalités dont dépendait le choixde l'emplacement où devait s'élever le futur grand port de notre Afrique Occidentale aient choisi Dakar, où tout était à créer, et non Rufisque, jolie ville coloniale, bien conçue, bien construite, marché important, point d'exportation d'une activité intense, commerciale et maritime, et plus rapprochée de Saint-Louis que Dakar.

Quelles qu'aient été les raisons, assurément très

pesées, donc valables, d'une telle décision, aujourd'hui, le fait est là, acquis, en dépit de la préférence récente donnée à Rufisque pour l'établissement d'un poste puissant de radiotélégraphie. En vertu de la règle immuable des lois de l'attraction, exercée par toute agglomération importante, en pleine voie de progression, sur sa périphérie, les facilités de magasinage, l'intensité du mouvement maritime, la sûreté de la rade fermée de Dakar, qui permet de charger en tous temps, donc d'éviter les surestaries, toutes ces conditions réunies doivent contribuer, en dépit d'une résistance toute naturelle, de la part d'intérêts locaux infiniment respectables, mais forcément lésés, à provoquer au profit de Dakar, dans un délai plus ou moins long, plutôt moins que plus, peut-on présumer, une unité de lieu très désirable au point de vue général.



Dakar est, vous le voyez, un port à destination multiple, puisqu'il représente à la fois, et quelque différents qu'ils soient, ces objectifs :

Il constitue le centre de nos forces navales dans l'Ouest-africain.

Il est, avec Rufisque, et sous les réserves susénoncées, le récepteur et l'expéditeur des importations et des exportations du Sénégal, du Soudan, et de l'hinterland tout entier de la colonie.

Mais il est aussi un port d'escale de premier

ordre, merveilleusement situé à la pointe ouest du continent Africain, et destiné à draîner à son profit l'adduction de toutes les lignes qui, d'Europe, desservent le Sud-Amérique et le Sud-Afrique.



Le rôle de Dakar comme port militaire, abstraction faite de sa qualité de Point d'appui, sujet sur lequel je ne reviendrai plus, est simple : il est subordonné à la présence permanente ou temporaire de telles unités militaires, stationnant à demeure ou de passage.

La liste des unités à demeure est courte, trop courte même, peut-on dire. Elle se résume au *Goëland*, vieil aviso inoffensif, d'ailleurs récemment réformé, après une très coûteuse et bien inutile réparation inopportunément effectuée il y a trois ans, et au *Marigot*, petit vapeur sans importance.

Le rôle principal de ces deux modestes « boys of war » est surtout de justifier les embarquements du personnel de la marine, présent à Dakar. Si bien que, pour pallier une de ces chinoiseries de l'administration maritime, dont l'histoire du *Javelot* nous a longtemps fourni un exemple métropolitain, on entretient là, armés à grands frais, des sabots impropres à tous services. Comme s'il ne vaudrait pas mieux franchement accorder les avantages de la navigation au personnel affecté aux services lointains, que ceux-ci soient accomplis à terre ou en embarquement effectif.

Ajoutons, si vous voulez, à ces deux fictions d'unités, une théorique flottille de torpilleurs. J'allais oublier une coquette vedette réservée au service du Gouverneur Général. C'est tout, bien tout. Et guère en rapport, vous en conviendrez, avec l'étiquette pompeusement militaire mise en avant jadis dans le but de délier les cordons de la bourse métropolitaine, laquelle fût restée sans doute fermée si on lui avait demandé le même sacrifice pour des travaux neufs destinés à doter notre colonie d'un port commercial. Et pourtant... en fait, le nombre des unités stationnées à Dakar est suffisant. C'est la constitution même de la flottille locale qui prête à la critique.

On peut admettre quelques torpilleurs, encore que le séjour de Dakar soit bien peu propice à ces petites unités, en regard des services qu'elles pourraient rendre, en cas d'hostilités.

Va pour un *Marigot* quelconque, bateau de corvées qu'un sous-officier suffit à commander.

Par contre, ce qui s'impose, c'est la présence, en permanence, d'un croiseur-yacht, transport en même temps, navire convenable et « honorable », susceptible d'être employé aux déplacements du Gouverneur Général ou, occasionnellement, de ses hauts collaborateurs sur toute la côte de l'Afrique Occidentale, c'est-à-dire jusqu'à Cotonou. Les Gouverneurs généraux des colonies ouest-africaines allemandes et belges ont à leur disposition une unité de ce type. Nous n'avons donc qu'à nous inspirer de ce qui se fait au dehors, dans cet ordre d'idées.

Le Gouverneur Général et ses principaux collabo-

rateurs peuvent, objectera-t-on, recourir aux paquebots. Certes. Seulement, ceux-ci sont mensuels. Et si une circonstance appelle d'urgence la présence d'un de ces hauts fonctionnaires en un point de la côte, leur faudra-t-il attendre parfois des semaines. pour s'y rendre, le passage du prochain courrier ?

Le cas s'est produit. Et M. Merlaud-Ponty, lors de mon dernier séjour à Dakar, avait dû embarquer sur un modeste cargo pour gagner Conakry, où l'inauguration du chemin de fer de la Guinée réclamait sa présence.

Aussi démocratique que nous soyons, il y a tout de même des limites à la simplification du décorum, ne fût-ce que pour le prestige de nos représentants aux yeux des indigènes.

De plus, et pour ce dernier motif même, il importe que notre pavillon soit fréquemment et dignement présent dans les ports de la côte, de Dakar à Saint-Paul de Loanda, au moins.

Le croiseur en question serait réservé à cette mission de représentation. Car, enfin, il est inadmissible et choquant que nos propres ports soient constamment visités par des croiseurs allemands, anglais, ou autres, alors que jamais notre pavillon ne se montre en ces parages, arboré sur des unités à même de lui faire honneur. Je n'apprécie pas dans quelle mesure un des navires condamnés en ces derniers temps après une courte carrière eût été apte à remplir ce rôle. Mais le principe reste entier : c'est une question de prestige national qui est en jeu.

Je parlerai seulement pour mémoire des escales

effectuées occasionnellement par une de nos divisions en cours de croisière lointaine,comme le fait s'est déjà produit et comme il se renouvellera vraisemblablement le ministre de la Marineayant fort heureusement, décidé de faire accomplir de temps en temps la randonnée sud-américaine de l'an dernier à l'une de nos divisions légères.

De tout ceci, il résulte clairement que le rôle de Dakar, comme port militaire, est et restera, en définitive, très secondaire.

Aussi, ne peut-on considérer que comme l'expression d'un intempestif désir de se donner quelqu'importance, la prétention émise par tel service, plus ou moins compétent, d'obstruer le port en réservant une partie de la rade à de permanents corps morts militaires, dont le moindre défaut serait de ne jamais servir, ainsi que l'a démontré la pratique. Prétention contre laquelle s'est, au demeurant, élevé l'armement avec une énergie infiniment justifiée.



Je parlerai maintenant de Dakar, port de commerce, dont le développement est, et demeurera, dans l'avenir, fonction directe de notre expansion économique dans ces pays.

Qu'il me soit donc permis de consacrer deux mots aux aménagements du port, à ce point de vue :

Dakar, ai-je dit, a été, au début, considéré d'abord comme devant être avant tout un port mili-

taire. Aussi les aménagements destinés au trafic commercial y furent-ils fort négligés et plutôt prévus en vue du séjour d'unités militaires légères, lesquelles en furent d'ailleurs obstinément absentes, alors que, à l'heure actuelle, les navires de commerce se succèdent sans interruption dans la rade, où ils sont souvent gênés par le manque d'espace, comme le déclarait le correspondant de *la Ligue Maritime*.

Encore aujourd'hui, les quais sont démunis de défenses convenables et même de bittes susceptibles d'offrir aux paquebots un accostage aisé. Les angles des môles sont demeurés vifs et offrent un danger, alors que des « ducs d'Albe » installés à chacune de leurs extrémités, comme cela se pratique couramment à l'étranger, offriraient, au contraire, une aide, dans les manœuvres, rendues souvent assez délicates par la brise, souvent très fraîche, qui règne en ces parages.

Détails, que tout cela? Sans doute. Mais le fait qu'ils ont été jusqu'ici négligés dénote une méconnaissance des nécessités pratiques, qui méritait d'être signalée, encore que les commandants de navires s'en plaignent couramment.

Enfin, aucun outillage de quai, bien que le gros-œuvre soit depuis longtemps achevé. Cette lacune dénote, une fois de plus, de la part de nos administrations techniques, une singulière inaptitude à mener une entreprise de front, jusque dans ses détails. Il y sera sans aucun doute pourvu à tout cela Mais pourquoi pas dès l'abord, puisque cette nécessité était connue et s'imposait?

En revanche, il convient de le déclarer, l'é-

clairage de la côte est supérieurement organisé, et va cependant être encore amélioré. C'est là, d'ailleurs, une des branches dans lesquelles notre technique se montre, ainsi que je l'ai partout constaté, d'une supériorité indiscutable et démonstrative de ce que nous pouvons quand nous prenons la peine d'apporter à notre action la méthode et l'application nécessaires.



Il me reste à parler de Dakar, port d'escales internationales.

C'est véritablement à ce point de vue qu'apparaît la portée de l'initiative qui a engendré la création de la nouvelle et déjà grande cité maritime de l'Afrique Occidentale.

Jetez les yeux sur une carte de l'Atlantique, et vous verrez que le Cap Vert, c'est-à-dire Dakar, est le point indiqué que doivent ranger tous les navires faisant route entre l'Europe et le Sud-Afrique, le Sud-Amérique au delà de Pernambuco, et le Pacifique. Cela représente un mouvement colossal.

Or, l'escale sinon obligée, tout au moins celle qui s'impose logiquement à la navigation, c'est Dakar, plutôt que les îles portugaises du Cap Vert, où la station de charbon de Saint-Vincent est appelée à être peu à peu supplantée par celle de Dakar, si nous savons diriger nos efforts dans ce sens. Il en est de même, soit dit sans mentionner Madère,

située en dehors de la route directe, du port espagnol de La-Luz-Las-Palmas, aux Canaries, dont l'inconvénient est le trop grand rapprochement du continent européen, — 1.155 kilomètres de Cadix, — alors que la situation de Dakar en fait le relais intermédiaire naturel entre les deux hémisphères de l'Atlantique.

Le succès et la progression de Dakar, comme grand port d'escale, dépendent donc surtout maintenant de la perfection à laquelle on saura pousser son organisation générale, c'est-à-dire des avantages et des ressources qu'on offrira à la navigation : prix de revient et facilités d'embarquement du combustible, approvisionnements vivriers, commodité des communications avec la terre, aisance de manœuvre, modération des frais, possibilités de réparations.

Le chargement du combustible m'a paru, les trois fois que je suis passé à Dakar, s'effectuer dans d'aussi bonnes conditions que ce que j'ai vu partout ailleurs. Rien à dire, donc, de ce chef, sinon à signaler une série de chargeurs flottants, installés tout récemment par une compagnie étrangère. La pratique a, peut-on supposer, justifié la grosse dépense et l'encombrement de ces énormes appareils.

Une question préoccupe vivement les personnalités auxquelles il incombe de présider au développement de Dakar : c'est le coefficient des approvisionnements frais qu'on est à même d'y procurer à la navigation. On a beaucoup encouragé l'extension de la culture maraîchère en grand, chez les indigènes. Les résultats obtenus de ce

chef semblent encore minimes; fait peu surprenant, si l'on considère combien nouvelle est pour le Sénégalais, peu enclin naturellement à ce genre de travail, une telle exploitation.

L'organisation généralisée de la culture maraîchère n'est pas, soit dit incidemment, spéciale à Dakar, dans cette Afrique où les conditions, parfois encore un peu bien embryonnaires, de l'existence matérielle constituent une sujétion constante pour tous, des plus hauts aux plus humbles.

A Dakar, le cas n'est pas le même, il est vrai, puisqu'il s'agit d'arriver à une production d'exportation, vraisemblablement appelée à devenir importante. Aucune raison n'apparaît pour que, avec quelques efforts et une éducation dont les beaux jardins de Hann sont une manifestation tangible, on n'arrive pas à un résultat satisfaisant dans cet ordre d'idées.



Les facilités de manœuvre à procurer à la navigation sont une condition essentielle au développement d'un port à grand trafic. J'ai dit plus haut ce qu'il en était de l'aménagement des quais. Il importe que les dragages nécessaires étendent considérablement le champ, vraiment trop restreint, où les grands paquebots peuvent mouiller. Ainsi, à plein chargement, les steamers, maintenant affectés à la ligne du Sud-Amérique, de la série dite « Iles », des Chargeurs-Réunis, sont obligés, avec leurs 16.000 tonneaux de déplacement, et leur tirant d'eau de 9 mètres, de

demeurer à l'entrée de la rade, mouillés, comme le font d'ailleurs, couramment, avec moins de nécessité, les courriers des Messageries Maritimes.

Je pense avoir démontré l'absurdité qu'il y aurait à obstruer la rade de corps-morts, à destination militaire.

Il serait, par contre, à souhaiter, dans l'intérêt même de la ville, que les navires en escale accostassent en plus grand nombre à quai, lorsque cela est possible. Ce serait provoquer la venue d'un nombre considérable de voyageurs dont bénéficierait le commerce local, depuis les magasins d'objets de nécessité courante jusqu'à ceux de curiosités locales, et aux hôtels-restaurants qui se sont récemment installés. Toute visite de paquebot devrait représenter un afflux d'affaires pour le commerce local. Il n'en est rien, ou presque, parce que, aux colonies comme en France, nous ignorons encore le parti que l'on peut tirer du tourisme ; le touriste étant, dans le cas présent, représenté par le passager, toujours très enclin à aller « se dégourdir les jambes à terre» , après plusieurs jours de mer.

Pour la même raison et avec le même objectif, le service des communications entre les navires restant en rade et la ville doit, dans un but identique, être organisé d'une manière économique, fréquente, pratique, au moyen de ces vedettes automobiles devenues d'un usage commun dans le monde entier. Il suffit pour cela, là comme ailleurs, d'une initiative privée, et sans doute rémunératrice; au besoin soutenue par les éléments appelés à bénéficier d'une semblable organisation.

Et si, avec cela, les services publics de la rade arrivent à posséder, eux aussi, un matériel un peu mieux tenu, exception faite pour les coquets vapeurs de pilotage, Dakar pourra soutenir la comparaison avec les principaux ports d'escale du monde entier.



Le port dispose maintenant d'une très belle cale de raboub, malheureusement prévue au-dessous des dimensions devenues courantes pour les grands navires modernes ; une modification doit être envisagée de ce chef. Un atelier de réparations s'impose, dans un port où le mouvement présente, à l'heure actuelle, une intensité si considérable. Peut-être, si l'on craint, à juste titre, d'ailleurs, pour ces ateliers, un défaut d'aliment constant, pourrait-on trouver la solution par leur conjugaison avec ceux du chemin de fer, auxquels écherrait de la sorte une source nouvelle d'affaires.
Un tel ensemble d'installations comportera, cela doit être prévu, un puissant matériel de levage, sans lequel on ne saurait considérer un port quelconque comme susceptible de répondre à tous les besoins maritimes.



Il m'est infiniment agréable, et c'est en même temps un devoir pour moi de terminer cette étude

en adressant ici mon remerciement le plus vif à M. le Gouverneur général Ponty. Je ne parle pas de l'accueil personnel que nous avons trouvé auprès de lui. Quiconque a approché M. Ponty connaît son affabilité. Mais je tiens à lui exprimer ma gratitude pour les facilités que, avec une bienveillance extrême, il a bien voulu me procurer, me permettant ainsi de tirer le plus grand profit du minimun de temps qui m'était imparti pour la visite de Dakar et de sa périphérie.

LES CONDITIONS ACTUELLES DE VOYAGE LE TOURISME

Parmi les sujets d'observation que présente, à l'époque actuelle, un voyage en Afrique Equatoriale, il en est deux sur lesquels je m'étais promis de porter d'une façon particulière mon attention.

Tout d'abord, est-il possible à un particulier de parcourir notre colonie, et dans quelle mesure ?

Puis, peut-on considérer l'exploitation touristique de notre Afrique Equatoriale comme pratiquement réalisable ? Sous quelle forme est-il permis de concevoir cette exploitation ?

***

Je serai net : dans l'état des choses à ce jour, la visite générale de l'Afrique Equatoriale française ne se présente ni pratique ni réalisable pour le touriste ou le voyageur : j'entends, par là, pour celui qui, n'étant ni fonctionnaire, ni militaire, ni négociant ou employé de factoreries établi dans le pays, n'a pas de destination fixe, pas d'habitat déterminé d'avance.

Et cette constatation même donne plus de prix encore à mes yeux à l'amical patronage qui nous a permis d'effectuer, en un minimum de délai, dans des conditions, non pas seulement confortables, mais véritablement luxueuses, une randonnée pour laquelle il m'eût fallu le triple de temps, et devant les difficultés de laquelle j'eusse certainement reculé... au point de ne pas partir.

Non point que les moyens de déplacement fassent défaut. Ils sont, au contraire, poussés dès aujourd'hui à une perfection et à un rayon d'action qui en font un des plus remarquables résultats de notre pénétration dans cette partie du Continent Noir.

La Compagnie des Chargeurs Réunis dessert le bassin de l'Ogôoué jusqu'à N'Djolé, et le N'Gouni, jusqu'à Sindara, par deux excellents ferries modernes : *l'Alembé* et *le Mangui*, dont les départs coïncident avec ceux des paquebots Bordeaux-Matadi.

Nous avons fait cette fraction de notre voyage sur *l'Alembé*, et nous en avons conservé un souvenir charmant, exempt de tout côté pénible, je vous assure.

Au Congo, quand on parle du trajet Matadi-Kinchassa, c'est tout juste si on ne le fait pas en évoquant *le Jardin des Supplices*, de Mirbeau. Fût-ce parce que je voyageais « pour mon plaisir », ou bien par l'effet des conditions spéciales dont nous bénéficiâmes? Pas plus à l'aller qu'au retour, nous n'eûmes à souffrir. Je n'entends pas dire assurément que deux jours de « tortillard » dans un pays chaud représentent une de ces joies à la

recherche desquelles on consacre vingt-deux jours de traversée. Mais simplement que ce trajet n'est ni plus ni moins pénible que n'importe quel autre effectué ailleurs dans les mêmes conditions de climat.

J'ai souvenir d'un retour de la Haute-Egypte au Caire, accompli dans un train aussi confortable que les grands express d'Europe, mais par temps de « kamsin », un vent brûlant et du sable jusqu'au fond des poumons; je me rappelle aussi le trajet Mendoça-Buenos-Ayres, dans un magnifique rapide sur lequel les administrateurs de certaines, parmi nos grandes compagnies de chemins de fer, feraient bien d'aller méditer, mais transformé ce jour-là en étuve empoussiérée; et je recommencerais plus volontiers dix fois Matadi-Kinchassa que ces deux trajets tels que je les fis.

Quant à la flotte des Messageries Fluviales, *le Ballay*, *le Lamy*, *la Valérie*, plus petite, ce sont des ferries qui peuvent rivaliser avec ce qu'on trouve de mieux dans ce type de bateau; exception faite, bien entendu, des ferries du Nil, navires de grand luxe, destinés à une clientèle excessivement « payante » : belles cabines, salon spacieux, éclairage électrique, installation de bains, glacière, ces bateaux ont de quoi satisfaire toutes les exigences, même celles de touristes difficiles... encore que les touristes qui « y vont de leur belle galette », comme on dit, soient le plus souvent moins exigeants que tels subalternes « voyageant aux frais de la princesse ». Car ce sont là de ces anomalies qui se voient.

Au moment de notre départ, on attendait pour

montage *le Président-Fondère*, qui sera un *Ballay* encore agrandi et amélioré.

A Ouesso, deux vapeurs, *le Cholet* et *le Brazza*, à superstructure également, bateaux inférieurs aux précédents, évidemment, mais très convenables, très bien même, desservent les au-delà, vers la Haute-Sangha et le N'Goko. Les biefs supérieurs de l'Oubangui, au-dessus de Bangui, bénéficient d'un nouveau service de vapeurs, dirigé par un de nos entreprenants compatriotes, M. Otto. J'ai eu l'occasion de voir à Bangui *l'Etienne-Vatel*, appartenant à cette entreprise. Ce vapeur était affrété par le grand-duc de Mecklembourg, arrivé à Bangui sur *la Valérie*, également affrétée par lui. Les bateaux du Haut-Oubangui ne sauraient assurément se comparer au *Ballay*, ni même au *Cholet*. Ils n'en constituent pas moins, avec un immense progrès, un moyen de transport absolument acceptable, pour le touriste. Et le fait de leur avoir fait franchir les rapides est un exploit, à la réussite duquel peu de personnes croyaient ; il fait le plus grand honneur à ceux qui l'ont accompli.



Vous le voyez donc, l'accès de régions auxquelles on ne parvenait, hier encore, qu'après des semaines de pirogue et au prix des plus dures fatigues, est devenu si facile que je le qualifierais de banal, si ce mot n'était un diminutif fort loin de mon esprit.

Mais, il faut bien le reconnaître, la pénétration aisée et à la portée de tous, en Afrique Equatoriale, s'arrête là.

Ailleurs, c'est la pirogue, sur les cours secondaires ; et le convoi, dans l'intérieur. Or, à aucun point de vue, non seulement on ne saurait en recommander l'emploi aux voyageurs libres, — autres que ceux que j'appellerai des « pionniers » — mais ceux-ci se heurteraient la plupart du temps à d'absolues impossibilités matérielles.

Je ne parle pas, bien entendu, de cas spéciaux, tel celui du grand-duc de Mecklembourg, dont le « trip » est une véritable expédition, devant couter plusieurs centaines de mille francs, et à laquelle le kaiser lui-même a participé pour 63.000 marks, prouvant ainsi l'intérêt général qu'il attache à certains voyages de membres de sa famille (1).



Mais ce n'est pas tout d'avoir la faculté de se déplacer dans un pays. Il faut pouvoir s'y loger. Et ici, le touriste se heurte à une difficulté presque absolue, pour la bonne raison qu'il ne se trouve guère d'hôtels, en Afrique Equatoriale. Il n'y en a pas à Libreville, où n'existe grand'chose à aucun point de vue. Pas davantage à Cap Lopez, ni dans le bassin de l'Ogôoué. A Matadi, quel-

(1) Ces lignes, auxquelles la suite des événements aura donné, par la suite, une si singulière portée, ont été écrites en novembre 1910.

ques factoreries remplissent cet office. Par contre, à Thysville, on rencontre, avec d'autres moyens de logement, un très confortable hôtel, administré par des Français, et qui est en vérité une agréable surprise pour le voyageur.

Seulement, Thysville est, ne l'oublions pas, un relais obligé du railway, et rien autre. Ce n'est pas un centre où l'on demeure, si l'on n'y a ses fonctions.

A Brazzaville, ce sont les factoreries, dont la principale, sous ce rapport, appartient à la Société Afrique-Congo, qui remplissent l'office d'hôtel.

Et c'est tout. Des projets sont en l'air... Mais ce ne sont encore que des projets.

Restent, partout ailleurs, les factoreries, où la réception la plus hospitalière est réservée au voyageur, — en fait, elles ne sont guère aménagées pour le recevoir — et les postes administratifs, dont certains comportent des installations *ad hoc*. Quelque toujours empressé et aimable que soit l'accueil reçu, on ne peut considérer ces derniers éléments comme correspondant à ce qu'on peut appeler une organisation hôtelière. Ce sont des « moyens de secours », si je puis dire, et rien de plus.

Je ne parle pas du « camping », abri de fortune, d'ailleurs intimement lié à l'organisation des convois.



De ce qui précède, la conclusion se déduit d'elle-même : on peut, sans difficulté et confor-

tablement, parcourir les grandes artères fluviales de l'Afrique Equatoriale.

En dehors d'elles, le déplacement est à peu près impossible au particulier.

L'organisation hôtelière, en dehors des centres susénoncés, est nulle parce qu'elle n'a eu jusqu'à présent à répondre à aucun besoin.



Ceci dit, trois nouvelles questions se posent :

Notre colonie offre-t-elle, sous le rapport du tourisme, des ressources à même de justifier un effort ?

Peut-on espérer provoquer, en faveur de notre Afrique Equatoriale, l'adduction d'un courant touristique ?

Comment et sous quelle forme est-il possible de concevoir cet effort ?



La première de ces questions peut s'énoncer en ces termes terre-à-terre, mais expressifs : Ce qu'il y a à voir là-bas vaut-il le voyage ?

Voici, suivant le point de vue auquel on se place :

La majesté de la forêt équatoriale, l'immensité des fleuves, le contact, dans des conditions confortables pour soi, avec de curieuses populations, encore plongées dans une sauvagerie infiniment

intéressante pour l'observateur, — je me place bien entendu ici au point de vue du touriste, — cela constitue un ensemble dont l'attrait, sur quiconque est à la recherche de sujets nouveaux d'étude, se révèle incontestable et profond.

Les premiers jours de navigation sur ces cours d'eau monstrueux; le fait de parcourir la grande forêt, du pont d'un luxueux ferry, tout en jouissant des beautés de la flore, de l'intérêt de la faune avec autant d'intensité que si ces sensations étaient achetées au prix de dures fatigues ; la curiosité intense excitée par les coutumes et l'aspect barbares de ces races si diverses dans leur primitivité ; la majestueuse variété des jeux de lumière et la violence même des phénomènes de la nature : tout cela constitue un ensemble puissant, dont l'intérêt passionnant va parfois jusqu'à déconcerter, d'abord, le nouveau venu.

Par contre, par leur immensité même, par les distances énormes sur lesquelles se déroule le même paysage, la rapidité du déplacement s'impose pour éviter cette impression de monotonie que comporte forcément en elle l'uniformité prolongée.

Puis, est-il besoin de le dire, tout objectif artistique est, à part la curiosité de quelques armes, de quelques objets, tout à fait absente de ces pays, où les conceptions architecturales de l'indigène s'arrêtent à la hutte en branchages, et ne se manifestent guère que dans des coiffures, et, surtout, dans des tatouages à saillies cutanées, dont certains sont d'une délicatesse, d'un sens décoratif singuliers.

Mais c'est tout : en vain chercherait-on l'équivalent de ces décorations, de ces sculptures, de ces « Totem Poles » si curieux, produits par les Indiens du Nord-Ouest américain, peuples demeurés bien primitifs pourtant, eux aussi.

***

En revanche,ce que j'appellerai les « attractions naturelles » ne sont pas absentes de notre Afrique Equatoriale. Le Chaudron, en aval de Matadi, est un des sites les plus grandioses que l'on puisse contempler. Là, le Congo, étranglé entre deux hautes collines que sépare un étroit goulet de 300 ou 400 mètres, précipite dans un courant de foudre le tourbillon de ses eaux dont la nappe vient s'arrêter à angle droit au pied de gigantesques falaises rouges. Et, pour comprendre la puissance de ces flots, il faut avoir parcouru les étendues sans limites du Haut, où ces centaines de bras, ces immenses étangs aux rives incertaines, ces eaux dont la vitesse normale est celle des crues de nos fleuves. On se demande alors par l'effet de quelle puissance cette masse peut s'écouler par cet étranglement, dont les fonds, insondables, d'après certaines opinions, atteignent, d'après d'autres que je crois dans le vrai, de 150 à 300 mètres !

Les Rapides, facilement accessibles, de Brazzaville, au point où commence la chute de 300 mètres de hauteur, du fleuve monstre vers Matadi, sont un des spectacles naturels les plus im-

pressionnants que j'aie vus dans le monde : cela est à la fois sauvage, formidable et écrasant. Ils constituent, d'après le peu de gens qui les ont vus — et encore, partiellement, — un ensemble d'inégalables beautés entre le Pool et Matadi. Malheureusement, leur accès n'est pas praticable ; encore qu'un groupe d'ingénieurs, à la tête duquel est M. Thys, fils du colonel fondateur du railway Matadi-Léopoldville, s'y livràt, au moment de mon passage, à des études, sur certains points de la rive gauche, en vue d'ultérieures applications hydro-électriques.

La région de la Foulacari, au-dessus de M'Bokou, sur la rive française, comprend des chutes dont les rares personnes qui les ont contemplées attestent la beauté.

Le Pool, cet immense réservoir, où le fleuve, ponctué d'îles, atteint 42 kilomètres de large, et se détend, en quelque sorte, avant de se précipiter dans les Rapides, est une admirable chose, rendue plus belle encore par la variété et l'intensité des ciels se détachant sur les fonds de hautes collines qui barrent l'horizon.

Le Couloir, passage resserré que le Congo s'est frayé entre deux plateaux élevés, depuis l'embouchure du Kassaï jusqu'à son débouché dans le Pool, déroule une succession de sites majestueux.

Les rapides de l'Oubangui, à Bangui, sont eux-mêmes une beauté, dont l'effet produit sur le visiteur souffre seulement de la comparaison avec les énormes proportions de ceux du Congo.

Vous parlerai-je de l'Ogòoué ? Je vous ai dit

avec quelle facilité on peut en parcourir le bassin navigable. La visite en est intéressante par la similitude qu'elle offre avec la nature congolaise, sans en présenter toutefois, il convient de l'ajouter, les proportions grandioses.

Mais cette région contient un joyau peu connu : c'est la Région des Lacs. Et jamais je n'oublierai l'impression que nous éprouvâmes quand, après plusieurs jours d'une navigation, charmante assurément, mais qui nous avait seulement apporté la note atténuée de ce que nous avions vu lors de notre randonnée vers Ouesso et Bangui, nous débouchâmes tout à coup, sans transition, par un de ces couchers de soleil paradoxaux que peuvent seuls se figurer ceux qui connaissent les Tropiques, dans un paysage à la fois majestueux et enchanteur, pour lequel je ne trouve d'autre comparaison que certains paysages de la Mer Intérieure, au Japon, mais avec, en plus, ce pittoresque sauvage, propre à l'Afrique Equatoriale.

Là, s'étend en chapelet, parallèlement au N' Gouni, depuis les hauteurs du pays pahouin jusque vers Sette-Cama, par le Fernan-Vaz, une suite de grands lacs, communiquant entre eux, semés d'îlots coniques et boisés, pour la plupart habités. Sur les rives, la forêt dresse la haute muraille de sa verdure, séparée parfois de la nappe des eaux, limpides et poissonneuses, par d'immenses champs de papyrus et d'arundos.

Même au Gabon, la Région des Lacs est peu connue, sinon de certains de nos compatriotes habitant Cap-Lopez, point dont pourtant quelques heures de navigation la séparent seulement.



Vous le voyez, les objectifs ne manquent pas, en Afrique Equatoriale, pour l'amateur de grand tourisme et de beautés naturelles. Mieux, on peut les considérer comme aisément accessibles, sous les réserves que j'ai indiquées plus haut.

Maintenant, suffiraient-ils à justifier, avec quelque chance de succès, un effort en vue d'amener un courant de visiteurs vers notre Afrique Equatoriale ?

A parler franc, je ne le crois pas. Et cela pour maintes raisons :

La première, je l'ai dite : c'est non pas la difficulté de déplacement sur les grandes artères fluviales du bassin, devenue, je crois vous l'avoir démontré, d'une exécution facile, sûre, et, en somme, par comparaison avec d'autres voyages, peu coûteuse.

Doit-on conclure, par contre, qu'il n'y aura dans l'avenir aucun parti à tirer de notre Afrique Equatoriale, au point de vue touristique proprement dit ? Et la clientèle touristique peut-elle être attirée vers ces régions sans autre but, par la seule attraction des spectacles de la nature et de l'observation des mœurs ?

Cela aussi, je me garderais de l'affirmer. Oh ! certes, ce n'est pas la clientèle française que je vise ici : la majorité des Français borne ses ambitions vagabondes à un voyage estival à la mer, dans un de ces trous-pas-chers... où la note des petits

chevaux se charge de parfaire celle de l'hôtel ou de la villa; où l'on vit dans une ambiance de potins bien conforme à notre mentalité française. Les privilégiés complètent le cycle par une saison plus ou moins mondaine dans le Midi. Puis, il faut le dire aussi, ceux de nos concitoyens fortunés qui pratiquent le grand voyage d'outre-mer semblent apporter un snobisme obtus à dédaigner nos colonies. Ils vont en Egypte, aux Indes, à Ceylan, en Extrême-Orient. C'est à peine si un mouvement commence à se dessiner en faveur de notre admirable Indochine, où, pourtant, tout : l'art, les mœurs, la nature, les facilités d'accès, devrait concourir à attirer un courant important de tourisme exotique. Raison de plus, d'ailleurs, pour que les initiatives des associations et collectivités intéressées portent, dans ce sens, leurs fruits en un avenir prochain.

Il est juste d'ajouter que quelques personnalités commencent à donner l'exemple en faveur de notre Afrique Occidentale et Equatoriale. Mais combien rares encore !



Il sera, au surplus, conforme à l'intérêt de notre Empire Africain, de diriger d'abord le mouvement du tourisme vers le Sénégal et la Guinée.

Je crois, en effet, à la possibilité immédiate de faire rentrer l'organisation régulière d'un « round » Conakry-Niger-Tombouctou, et retour

par le Sénégal et Dakar, — dans le cycle des voyages couramment exploités.

Conakry est à neuf jours de France. Une si courte traversée suffit à transplanter le voyageur en pleine nature tropicale. La situation de Conakry, modèle de la ville exotique moderne, avec sa rade splendide que ferme l'archipel accidenté de Los, sa végétation dont les ramures viennent baigner dans la mer, sa population intéressante, son vaste et montagneux hinterland, est une des plus favorables qui soient au développement du tourisme colonial, et, qui plus est, de l'hivernage.

Les Anglais ont fait, sous ce rapport, de Colombo et de Ceylan, dont les conditions climatériques se rapprochent de celles de Conakry, un centre où une pléïade de splendides Palaces attestent l'afflux définitivement acquis de la grande clientèle internationale. Et, pourtant, combien le voyage de l'Europe à Ceylan est plus long et plus coûteux ! Et si la Guinée ne peut prétendre offrir les ressources hôtelières de la grande île hindoue, par contre y existe-t-il déjà un hôtel, aussi et même plus Touring-Club que maints autres de grands centres métropolitains. Ce qui est d'ailleurs également le cas de Dakar, soit dit en passant.

Je tiens de M. Salesses, dont l'amabilité appuyait les explications d'une série de photographies convaincantes, que les 600 kilomètres de voie qui relient Conakry au Niger sont non seulement pittoresques, mais du plus haut intérêt. La navigation sur le Niger, comme sur le Sénégal, est, m'a-t-on affirmé, aujourd'hui aisée, en choisissant

sa saison. Tombouctou, hier encore « la Mystérieuse », est un but digne de tenter le voyageur. La traversée du Sénégal en railway est un trajet devenu courant. Enfin, j'ai dit ce qu'est Dakar : dès maintenant grand port africain, ce sera bientôt un de ces points dont on peut dire que personne n'a le droit de ne le point connaître, de quiconque suit le mouvement mondial.

Relativement peu de temps et une somme modérée suffiront à accomplir cette randonnée dont la variété, l'aisance et l'intérêt auront vite assuré le succès dès qu'elle sera devenue « classique ».



Notre compatriote M. Pierre Lebaudy a fait, dernièrement de Conakry, un but de croisière de plaisance, il s'y est rendu à bord de son yacht *Résolue*. Ce fait, insignifiant en lui, est cependant d'une portée indéniable, et voici pourquoi : il existe en Europe et en Nord-Amérique un certain nombre de propriétaires de grands yachts destinés à la navigation hauturière. Quelques-uns vont en Orient. Mais ce sont là des traversées exceptionnelles et souvent dures. La plupart de ces yachtsmen se contentent d'évoluer entre Kiel, Cowes, la côte sud-anglaise, Deauville et, l'hiver, la Méditerranée ou seulement la Côte d'Azur. Nombre d'entre eux sont à la recherche d'objectifs nouveaux et normalement aisés à atteindre. Le jour où l'on saura, dans le monde du grand yachting

international, que la Guinée est un de ceux-là, que Conakry offre, avec une admirable rade, un but digne d'intérêt, par la facilité d'accès dans l'intérieur, la chasse, la pêche sportive, l'attrait de l'exotisme, notre colonie peut devenir un des centres d'attraction du grand yachting et trouver ainsi la source de bénéfices importants par l'afflux d'argent que comporte avec elle la venue, partout où elle fréquente, de la navigation de plaisance.

Il y a là un domaine, très spécial au premier abord, assurément, pour les non initiés, et bien étranger à leur appréciation, mais qui, j'en ai non seulement la conviction, mais l'expérience personnelle, est à même d'avoir sur le développement de notre colonie la plus bienfaisante influence.



Maintenant, et pour en revenir au caractère général de cette étude, comment peut-on concevoir l'adduction du tourisme dans notre Afrique Occidentale et Equatoriale? Surtout, après ce que j'ai dit de la difficulté du logement pour le particulier?

Ici, deux ordres d'idées différents se présentent : l'un commun à nos deux colonies, l'autre spécial à la seconde.

Dans le premier cas, il s'agit de la simple visite, de l'étude générale de telle ou telle région, sans autre objet.

Dans le second, au contraire, plus particulier à

l'Afrique Equatoriale, je m'attacherai à examiner la mise en valeur touristique de l'Afrique Equatoriale par l'exploitation du sport cynégétique.



Qu'il s'agisse du « round » Conakry-Niger-Tombouctou-Sénégal, de l'Ogôoué, ou de la randonnée Matadi-Brazzaville-Ouesso-Bangui-Matadi, une organisation régulière est nécessaire. Ces excursions doivent devenir « classiques », comme je le disais à l'instant.

Voici en quoi et comment :

L'industrie du voyage est une branche considérable, et relativement peu connue chez nous, de l'activité commerciale. Il existe, en vue de son exploitation, des firmes importantes, disposant de moyens d'action énormes. Leurs ramifications, leurs agences s'étendent sur le monde entier. En Amérique du Nord, nombre de ces entreprises existent, qui ont transformé le tourisme en élément d'exploitation de première importance. Ainsi, pour ne citer que cet exemple, les Yankees de l'Ouest ont fait de l'Alaska un champ d'action touristique d'une intensité insoupçonnée chez nous. Toute une flotte de vapeurs, des hôtels, des railways vivent là-bas de ce mouvement.

Ces grandes firmes détiennent un certain nombre de tours, de « rounds », c'est le mot exact, sur le périple desquels elles possèdent une organisation complète : guides, tickets de railway,

entente avec les hôtels, bateaux, matériel de campement, organisation d'excursions sur le parcours : tout cela tarifé, prévu, organisé avec un confortable et une précision extraordinaires. L'Egypte, la Palestine et la Syrie, la Norvège, les Indes sont les régions où leur activité se porte le plus intensivement.

Ces firmes sont parvenues à grouper, cela va de soi, une clientèle énorme, fidèle, très internationale, bien que l'élément anglo-saxon y domine nettement. Or, elles sont à la recherche constante de champs nouveaux, pour satisfaire aux désirs de cette clientèle, dans laquelle se trouve une importante proportion de gens désirant avoir d'autres objectifs que ceux déjà connus.

Le jour où les grandes entreprises commerciales de voyages sauront que, dans nos colonies, tel « round » est possible et offre un intérêt, ce jour-là, elles l'étudieront, l'organiseront, le feront connaître à leur clientèle et l'incorporeront régulièrement dans leurs programmes et dans leur publicité.

Dès ce moment, ce « round » sera devenu « classique », et celles de nos colonies qui en bénéficieront compteront un nouveau facteur supplémentaire de prospérité de la plus haute importance.

Aux gouvernements coloniaux, au Touring-Club, aux collectivités intéressées de s'entendre pour agir auprès de ces grandes entreprises de tourisme, leur faire admettre tel tracé et les seconder dans leur organisation matérielle sur place.

Ce que j'avance ici, croyez-le bien, n'est ni du rêve, ni de l'utopie. J'en parle sciemment pour en avoir personnellement vu l'application ailleurs.

Quant à ceux qui, faute de savoir, pourraient douter de la faculté de recruter une clientèle sur la simple perspective de visiter l'Afrique Equatoriale, je répondrai par ce fait : dans de petites gares anglaises, pas plus importantes que nos haltes de banlieue, j'ai vu s'étaler de magnifiques affiches, vantant les charmes d'une excursion en... Nouvelle-Zélande, où, dans la périphérie d'Auckland, un groupe de Maoris est soigneusement entretenu... suffisamment loin de la ville pour justiner la nécessité d'une promenade exigeant quatre jours !

Prise à sa source économique, la clientèle existe donc, j'en ai la certitude. A ceux auxquels sa venue profitera, ou qu'anime le souci de l'intérêt général, d'en provoquer l'adduction sur nos territoires, en prenant, eux aussi, les initiatives nécessaires.



Passons maintenant au second point de vue : l'exploitation de notre Afrique Equatoriale, — et ceci s'applique également, en partie à l'Afrique Occidentale, — par la mise en valeur de ses ressources cynégétiques.

Il existe aujourd'hui, parmi la société anglo-saxonne européenne et américaine et, dans une mesure moindre, en France, en Allemagne, en

Autriche et même en Belgique, tout une pléïade de sportsmen, qui se sont spécialisés dans la cynégétique exotique. Ils représentent dans leur ensemble une large et opulente clientèle. Ces grandes chasses équivalent souvent à de véritables expéditions; le prototype en fut la retentissante campagne cynégétique du président Roosevelt, dont une certaine dose de bluff yankee, qui avait fini par taper sur les nerfs en Europe, n'exclut au demeurant ni le mérite ni l'esprit d'entreprise.

La duchesse d'Aoste en est à sa seconde expédition dans l'Est-Africain. J'étais au Congo, lorsque le traversa le grand-duc de Mecklembourg pour se rendre dans l'intérieur, d'où il devait primitivement regagner la Méditerranée par le Nil. Il s'agissait bien là d'une « expédition », je répète à dessein le mot; nombre de collaborateurs accompagnaient l'Altesse allemande, qu'escortait un détachement de soldats indigènes de Cameroun. Pour le transport du groupe et du matériel considérable nécessité par une semblable randonnée, dont la durée doit être de dix-huit mois, vous vous rendez compte de l'importance des capitaux mis en mouvement, du chiffre d'affaires provoqué par une semblable organisation : collaborateurs divers, vivres, munitions, matériel de campement, équipement, moyens de transport : que sais-je encore.

Ce sont là, évidemmen , des cas exceptionnels. Mais, à côté de ces expéditions princières ou « présidentielles ».il en est d'autres, nombreuses, qui restent à la portée, sinon de toutes les bourses, du moins de toutes les bourses bien garnies.

Les colonies africaines étrangères ont compris le parti que l'on pouvait tirer d'un tel mouvement, auquel, d'autre part, des agences commerciales se sont chargées de fournir les moyens d'exécution matérielle.

L'Est-Africain anglais, allemand, portugais, l'Abyssinie sont devenus le champ d'une exploitation méthodique des ressources cynégétiques.

L'ensemble des rapports consulaires estime à environ quatre millions les recettes de toute nature, droits de douane, permis, salaires, frais de transport, etc., laissés dans l'Est-Africain et à quarante millions le mouvement d'affaires engendré pendant le dernier exercice par les expéditions de chasse.

Les gouvernements des différentes colonies se sont préoccupés d'une réglementation spéciale, dans un sens à la fois de protection du gros gibier, considéré comme élément exploitable, et de fiscalité bien entendue, propre à faire bénéficier la colonie de ces ressources nouvelles.

Dans certaines colonies, une redevance se paie par tête de grand animal abattu.

Voici, d'après M. Bizel, notre vice-consul au Mozambique, les principales caractéristiques de la législation portugaise, en la matière :

« L'exercice de la chasse est réglé et surveillé par une commission, composée d'un président et de deux membres.

« Les attributions sont : encaisser les fonds de permis de chasse, concéder des primes pour la destruction des animaux féroces ou nuisibles, prendre toutes mesures nécessaires pour la con

servation des animaux utiles, solliciter des autorités et des particuliers des renseignements sur les espèces d'animaux rencontrés, et, en général, sur tout ce qui intéresse la chasse.

« Le port d'armes pour la chasse paie un droit de 15 milreis. La chasse ferme du 1er novembre au 30 avril. On peut cependant, pendant cette époque, tuer des animaux féroces et certains oiseaux déterminés.

« Nul ne peut chasser les grands animaux sans avoir un permis spécial : éléphant, hippopotame, buffle, élan, girafe, kudo, rhinocéros, zèbre, inyala, autruche et grue couronnée.

« Pour les animaux de grand rapport, la taxe est de 60 milreis par mois, avec limitation du nombre des animaux à abattre. Il est absolument interdit de chasser l'éléphant ayant moins de cinq ans et dont les défenses sont d'un poids inférieur à 5 kilogrammes. »

Une semblable réglementation, dont les bases se retrouvent identiques, tempérées ou aggravées dans les autres colonies étrangères de l'Afrique, montre quelle importance et quel souci de ménager, tout en tirant parti, une si importante source de richesse, y ont attaché nos voisins du continent noir.



Le corollaire de cette réglementation réside dans l'organisation commerciale de la chasse exotique.

Sous ce rapport encore, une organisation existe, complète; pour une somme, qui varie de 10.000 à 15.000 francs, rarement davantage, les administrations privées qui organisent ces voyages cynégétiques se chargent des transports, conduite de la caravane, hôtels, nourriture, pourboires, salaires, campement, etc. Seuls les vêtements personnels de l'excursionniste, le harnachement, les armes et munitions, et les objets particuliers sont à sa charge.

L'une de ces organisations fut même patronnée officiellement par l'une de nos grandes compagnies de navigation.

En France, certains groupements, une ou deux firmes spéciales, se sont également intéressés à la question.

J'ai eu entre les mains de beaux prospectus, dont l'un publié sous le patronage du Saint-Hubert-Club de France. Ces publications étaient relatives à l'organisation d'expéditions de grande chasse au Soudan anglais et en Abyssinie par l'Egypte et le Nil Bleu.

Les firmes françaises ne semblent pas s'être occupées de l'Est-Africain anglais ou allemand ni du Mozambique.

Cependant d'eux d'entre elles annoncèrent l'organisation, l'une, d'une expédition, patronnée par le S. H. F., dans la Boucle du Niger et au Dahomey, par le Sénégal, l'autre en Afrique Occidentale par le Sénégal, le Niger, le Soudan français et la Guinée française.

J'ignore ce qu'il est advenu de ces tentatives pour détourner le mouvement cynégétique

au profit de nos colonies, ni même s'il en est advenu quelque chose. Le fait n'en est pas moins intéressant, car il dénote une tendance dont les gouvernements de l'Afrique française pourront tirer un précieux parti dans l'avenir.

***

Examinons maintenant ce qui a été fait, ce qui existe dans nos possessions, sous ce rapport.

Quelle est notre législation ? Quels champs d'action, quelles ressources peuvent offrir à l'exploitation cynégétique nos territoires africains ?

***

Au point de vue législation, je ne sache pas que rien ait encore été étudié chez nous. Il n'existe donc ni mesures de protection, ni source de revenus de ce chef.

En Afrique Occidentale, ou, plus exactement, dans notre colonie du Haut-Sénégal-Niger, la chasse n'est limitée, en général, par aucune réglementation, aucune réserve, aucune taxe ; seule l'importation des armes à feu et de leurs munitions est soumise à un droit de 15 0/0 *ad valorem* et d'une surtaxe du 7 0/0 sur les produits étrangers.

En Afrique Equatoriale, un permis de port d'armes, valable une année, est délivré par le gouver-

nement, moyennant une redevance de 10 francs ; les droits d'importation sur les armes et munitions sont de 10 0/0 *ad valorem*.

Mais l'introduction des armes et munitions y est, exception faite du Gabon, l'objet d'un autre genre de difficultés dont je dois faire mention ici. Je veux parler du transit à travers le Congo belge.

L'ancien Etat Libre, puis, par reconduction, la colonie belge du Congo se sont arrogé le droit de contrôler les armes et munitions qui passent par leur territoire.

Ce contrôle revêt ici un caractère de vexation par le fait que notre Afrique Equatoriale, sauf le Gabon, est obligée de faire passer par la voie étrangère tous les produits qu'il demande à la métropole et à l'extérieur.

Il y a là une servitude que nous avons rendue, — logiquement d'ailleurs, — définitive en supprimant jadis tout service par la route des caravanes Loango-Brazzaville.

Les Belges, dis-je, se sont donc donné le droit appliqué avec rigueur, je vous l'assure, encore que je n'aie pas eu à l'éprouver personnellement par suite de circonstances spéciales, de tolérer ou de refuser le transit des armes à destination de notre colonie par leur territoire. Je ne prétends pas, notez bien, que ce droit ne soit pas absolument conforme à l'équitable réalité. Je dis seulement qu'il est vexatoire en ce qui nous concerne. Il l'est, rien que dans sa forme. Et tout Français peut être légitimement choqué de l'obligation de solliciter à Bruxelles, par le canal de notre mi-

nistère des Colonies, qui, lui-même, recourt à l'intermédiaire du ministère des Affaires étrangères, l'autorisation de faire venir jusqu'à Brazzaville une simple carabine Flobert et des cartouches de salon pour « faire un carton ».

Si encore on en était quitte avec cette formalité compliquée et énervante, il n'y aurait que demi-mal. Mais elle ne suffit pas à garantir le transitaire contre les inquisitions des autorités de Matadi, les impedimenta résultant des excès de zèle de subalternes, — cette plaie sévit sous toutes les latitudes, — et les ennuis de toutes sortes.

« Vous avez la ressource d'occuper vos loisirs à tirer quelques coups de fusil, observais-je à M. G..., un administrateur, occupant un poste perdu dans le Haut, et qui me disait son défaut de toute distraction.

— Certes, me répondit celui-ci. Mais vous comptez sans les difficultés multiples que nous rencontrons à faire venir par le territoire belge un simple hamerless et quelques cartouches. Pour ma part, devant ces difficultés, j'y ai renoncé, et je le regrette.

« Vous nous rendriez à tous un fier service, conclut mon interlocuteur, en dénonçant cet état de choses. »

Voilà qui est fait. Et j'ajoute que je ne crois pas à de grandes difficultés pour la solution de cette question. Il suffirait d'obtenir du Congo belge l'autorisation de transiter par son territoire les armes et munitions en colis plombés, vérifiés à l'entrée et à la sortie du territoire. Opération d'autant plus facile que nous entretenons en permanence, chez

nos voisins, un agent transitaire relevant de notre administration.

Les Belges n'ont nulle raison plausible pour s'opposer à une semblable mesure ; ils ne sauraient donc soulever aucune opposition de ce chef devant notre desideratum nettement et formellement exprimé.



Quant aux champs d'actions que nous pouvons offrir à la grande clientèle cynégétique, on n'en peut dire qu'une chose : ils sont aussi vastes, aussi variés que ce qu'on peut trouver à l'étranger sous ce rapport.

Je laisse de côté ce qui a trait à l'Afrique Occcidentale, plus connue, mais que je n'ai point parcourue, pour ne traiter que de l'Afrique Equatoriale.

Ici nous rencontrons non seulement trois divisions administratives, mais trois zones bien distinctes :

Le Gabon, le Moyen-Congo et l'Oubangui-Chari-Tchad.



Le Gabon est notre plus ancienne colonie africaine, après le Sénégal, puisque notre première installation y remonte à 1842.

« Le Gabon n'est plus qu'une expression géographique », disent les géographies. Cela est vrai

parce que nous n'avons guère tiré d'autre parti de notre établissement dans cette partie de l'Afrique que d'en faire le point de départ de notre action en Afrique Equatoriale.

En réalité, le Gabon, si l'on entend par là la partie française du bassin de l'Ogôoué constitue, bien au contraire, une entité géographique et ethnographique. De même, au point de vue qui nous occupe ici, le Gabon doit-il être étudié à part.

Le pays est encore imparfaitement connu, et sa reconnaissance à peu près complète par les cours d'eau navigables ne remonte pas à plus d'une douzaine d'années.

La partie couramment fréquentée de ce pays n'en constitue pas moins, à l'heure actuelle, un champ infiniment étendu, et dont j'ai dit précédemment les facilités d'accès.

Le Gabon offre sur les autres contrées de l'Equateur africain une supériorité précieuse : c'est d'être, directement, de la mer, accessible en toutes ses parties. La traversée, d'Europe là-bas, est de dix-huit jours par l'excellent service mensuel des Chargeurs-Réunis.

Libreville n'est pas à envisager comme centre d'action, parce que de ce point, pas plus aujourd'hui qu'en 1842, n'existe aucun moyen de rayonner, ni même, pour le particulier, celui de se loger. Le centre désigné, c'est Cap Lopez de l'hinterland duquel on pourra, quand on le voudra, faire un magnifique territoire cynégétique. Pour cela, point ne sera besoin ni de coûteuses caravanes, ni de longs et pénibles parcours, ni d'une rebutante péné-

tration dans l'intérieur. C'est un matériel flottant qui sera nécessaire, c'est-à-dire un de ces ferries semblables à ceux qui y existent déjà, et mis, tout armé, à la disposition des groupes de chasseurs, comme on loue les dahabiehs sur le Nil. Une vedette automobile, une ou deux bonnes embarcations à voile et à rame, une couple de canots compléteront l'armement.

Et l'on pourra ainsi descendre directement du paquebot pour gagner les territoires de chasse, remonter jusqu'à N'Djolé ou Sindara, rayonner sur les Lacs, parcourir le Fernan-Vaz au gré de sa fantaisie et des circonstances, mais avec la quiétude que donne partout le télégraphe et le voisinage des communications avec l'extérieur. Chaque caravane pourra comprendre, sans gêne pour aucun, un groupe de dix chasseurs.

Quant aux tableaux possibles, jugez par ces quelques menus souvenirs de mon voyage : la chasse au bœuf sauvage se pratique couramment aux environs immédiats de Cap Lopez, et un de nos compatriotes, M. Rousselot, possède des chiens dressés spécialement à cette chasse.

L'avant-veille de notre arrivée, une panthère s'était fait tuer à 500 mètres de Cap-Lopez, dans une annexe des établissements Anciaux.

Nous nous rendions, par un sentier émergeant de la forêt submergée, vers la plantation de cacaoyers d'Asouka, appartenant au même M. Rousselot. Un boy veut cueillir une plante à un mètre du bord. Le chef de la plantation le tire en arrière : « Attention au caïman », lui crie-t-il, et il ajoute : « Très souvent, pendant la chaleur,

sur ce sentier, je vois de grands boas. C'est comme, la nuit, j'enferme solidement mes bètes, sans quoi la panthère me les mange... » Cette plantation d'Asouka avait, d'autre part, eu à souffrir, peu de temps auparavant, du passage d'une troupe d'éléphants.

Nous visitions l'importanto plantation de cacaoyers de N'Djolé, avec M. Fondère. Le directeur nous avertit qu'une panthère rôdait par là avec ses petits. Et, plus loin, il nous fit voir un marigot où chaque jour se voyait le crocodile.

J'ai assez précisé, je crois, pour montrer que, dans tout ce pays, le chasseur est assuré de beaux coups de fusil. Je ne parle pas des Lacs, où pullule la sauvagine, et se rencontrent en abondance l'aigrette, la grue et l'aigle-pêcheur. L'hippo est commun ; le Gabon passe pour le pays de prédilection du gorille. Le fait qu'on peut faire dans ce pays d'aussi beaux tableaux que dans les meilleurs contrées de chasse en Afrique est donc évident.

Par exemple, deux conditions sont nécessaires : Il faut une organisation matérielle complète et étudiée. Il importe que, comme cela se passe en Afrique Orientale, l'excursionniste, moyennant ses 10.000, ses 15.000 francs, soit pris en Europe, et qu'il y soit ramené sans avoir à s'occuper d'aucuns détails. Cela c'est l'affaire des entreprises spéciales, d'ailleurs rompues par leur expérience à ce genre d'organisation. Car, je ne saurais trop le répéter, je considère une expédition de ce genre comme à peu près impraticable pour un simple particulier, quelque prix qu'il y mette.

Puis, il est urgent que le côté cynégétique de

l'expédition soit lui-même mis sur pied avec une connaissance irréprochable des lieux des saisons, des terrains d'action.

Ni plus ni moins là d'ailleurs que dans l'Abyssinie, l'Ouganda ou le Mozambique.

S'imaginer que l'on peut réussir, ou que l'on peut seulement appeler « chasser » le fait de se promener, avec un fusil sur le plus beau territoire de chasse, si la chasse elle-même, dans sa direction comme dans la sûreté de recherche du grand gibier et son adduction vers le chasseur, n'a pas été l'objet d'une étude approfondie de la part de l'agent chargé de diriger l'expédition, c'est montrer qu'on est un parfait ignorant des principes élémentaires du noble sport.

Vérité, au demeurant, qui commence au chevreuil et au sanglier de nos forêts, pour s'appliquer avec autant de force aux grands animaux des Tropiques.



La chasse au Moyen-Congo se présente sous un jour différent, non moins rempli de promesses pour qui viendra chercher dans cette partie de notre domaine africain les émotions du grand sport.

Je ne la considère pas, au surplus, comme davantage accessible au chasseur isolé qui arriverait dans ce pays, sans but précis, et avec le vague projet de faire quelques beaux coups de fusil, au hasard des circonstances.

En outre, la difficulté d'organiser un convoi quelconque dans un pays où l'administration elle-même est, en dépit de ses moyens d'action, souvent déjà bien empêchée de réunir le nombre d'hommes nécessaires pour ses propres transports, interdit de considérer comme possible toute excursion de chasse en dehors de la périphérie des voies navigables.

Mais comme 1.300 kilomètres séparent Brazzaville d'Ouesso et 1.400 de Bangui, sans compter les affluents secondaires, entre autres la Mossaka, la Likouela, où les points de repère ne manquent point, l'embarras n'est pas, on le voit, celui du choix.

Mais là, on ne saurait, je crois, au moins quant à présent, recourir au ferry affrété pour la durée de l'excursion. Tout au plus ceux qui peuvent s'offrir ce luxe affrèteront-ils un bateau particulier pour gagner le territoire de chasse choisi.

Ce choix lui-même ne peut résulter que d'une entente avec une des grandes compagnies concessionnaires qui, désireuse de trouver une ressource nouvelle dans cette exploitation, y aura affecté, convenablement aménagée dans ce but, une de ses factoreries.

La méthode consistera donc à s'y installer, muni d'un bon matériel de campement, pour les expéditions de plusieurs jours ; puis, convenablement guidé, conseillé, pourvu du personnel nécessaire, à rayonner dans un périmètre déterminé, en usant de la pirogue, sinon, de préférence, du launch à vapeur, devenu d'un emploi courant dans tout le Congo. Certaines superbes factoreries

semblent, en vérité, avoir été conçues dans ce but. Je citerai, entre autres, celle de Boyenge, dont les belles habitations, construites en briques, ce qui est encore un luxe au Congo, situées en plein centre d'un merveilleux territoire de chasse, où l'éléphant, — on en tira un, dans les environs du pont de *la Valérie*, la veille de notre passage, — l'hippo, le bœuf, les grands singes, les nobles fauves foisonnent. Et quels admirables sites, où les prés immenses, parsemés de borassus, l'enchevêtrement des canaux, la forêt équatoriale, les champs infinis de papyrus et de roseaux, forment un magnifique ensemble de beautés naturelles !

Ce fut un des regrets de notre voyage, de laisser derrière nous ce coin privilégié, sans avoir pu, limités que nous étions par le temps, faire autre chose que de le voir en passant, sans cueillir là quelques-uns de ces souvenirs dont on dit « qu'ils sont pour la vie... ».

Quels rudes et beaux chasseurs aussi l'on rencontre là-bas parmi nos compatriotes devenus des Africains !

Bast ! ce n'est pas si loin, une fois qu'on y est allé, pour ne pouvoir y retourner quelque jour !... Qui sait ? La vie est pleine d'imprévus !...



Ainsi donc, au Moyen-Congo, exploitation de la chasse pour les compagnies qui se seront outillées à cet effet ; recrutement des excursionnistes par

les firmes, dûment averties, qui ont fait de ce genre d'expéditions l'objet d'une organisation rationnelle, courante et, faut-il ajouter, commerciale.

***

Reste, enfin, un troisème champ d'action cynégétique : c'est le Centre-Africain français.

Celui-là, je n'en parle que par ouï dire. Mais, dois-je ajouter, je l'ai souvent entendu vanter comme le paradis du grand chasseur. Le lieutenant L. Raymond s'est chargé de le décrire dans un numéro de cette belle publication qu'est *la Dépêche Coloniale Illustrée*. Là, le lion est abondant parfois au point d'être importun, a raconté M. Raymond, le rhinocéros, la girafe, dont un sergent blanc détruisit stupidement un troupeau à proximité du poste, me disait-il, les bovidés sauvages, les antilopes, l'autruche, tout se rencontre à la fois, dans cette région de merveilleuse cynégétique.

Seulement, Fort-Archambault, le Logone, Laï, Treué, Léré, le retour par le Cameroun et la Nigéria du Nord, « ce n'est pas là », comme on dit.

Evidemment. Mais ce n'est ni plus loin ni plus difficile d'accès que telles autres régions devenues, sous l'impulsion des grandes firmes étrangères, d'une exploitation courante, au point de vue qui fait l'objet de cette étude.

C'est à nous de savoir susciter sous ce rapport les initiatives nécessaires.

***

Je terminerai ces lignes sur une considération que j'ai déjà eu l'occasion d'énoncer : c'est l'influence du tourisme sur le développement et l'avenir de nos colonies.

Combien de fois, non pas en France, où le Touring-Club a bien fini par faire l'éducation du public, mais au cours de ce voyage, ai-je entendu prononcer ce mot de « touristes » avec une petite pointe d'intonation sur laquelle je ne me méprenais pas.

« Touriste », dans la bouche de mes interlocuteurs, cela signifiait, à ne s'y point tromper, « des gens qui se déplacent, faute d'avoir autre chose à faire et qui ont sur les autres la supériorité de s'en aller comme il leur plaît, sans que leur voyage comporte de conséquences autres que les bons moments passés en leur compagnie ». En admettant, bien entendu, ce dont je préjuge peut-être un peu vite, que ces moments aient été bons ?...

Eh bien ! on ne peut opiner plus à faux : le touriste, dans nos colonies, est, au contraire, celui qui, sollicité par beaucoup d'autres buts, parfois plus attirants en apparence, parce que mieux connus et mieux aménagés en vue du tourisme, s'est donné pour objectif de visiter notre domaine colonial, d'abord, puis de vulgariser ce qu'il a vu, ensuite.

Cela constitue déjà une considération non dénuée d'intérêt peut-être.

Puis, quand il est sur place, le touriste est celui qui apporte avec lui, outre de l'argent restant dans le pays, un facteur nouveau d'idées, d'autant moins à dédaigner que ses jugements sont libres de toute contrainte et de toute opinion faite d'avance.

Mais ce n'est pas tout : le visiteur qui a ainsi parcouru et étudié nos colonies a appris à connaître leur valeur. Il a vu les coloniaux sur leur propre terrain : il a pu apprécier leur œuvre et eux-mêmes. Il devient, dans la métropole, un protagoniste des choses coloniales d'autant plus autorisé que plus grande est l'indépendance avec laquelle il en traite.

Enfin, il est, par notre temps de répartition de participations communes entre de multiples mains, un collaborateur naturel de l'œuvre économique : en effet, quand les intérêts de nos colonies sont en jeu dans la métropole, celui qui les a parcourues, étudiées — et de là à s'y attacher il n'y a qu'un pas, vite franchi — est particulièrement désigné pour en parler avec autorité et contribuer, mieux que tout autre, à la formation de cette opinion coloniale, dont le besoin est une des nécessités impérieuses de notre expansion extérieure.

A ce titre seul, en dehors des avantages matériels qu'il comporte, le tourisme colonial est donc un facteur de première importance. Et il doit apparaître tel aux yeux de tous : pouvoirs publics, collectivités et particuliers.

LA DOMESTICATION DE L'ÉLÉPHANT

AU CONGO

Il m'a semblé opportun de toucher, en passant, deux mots de cette question, qui donne lieu, comme on sait, à maintes controverses non encore résolues.

M. le capitaine Devédeix rappelait, dans le journal de *l'Agriculture pratique*, que l'éléphant était asservi il y a plus de quinze siècles par toutes les peuplades de l'Afrique du Nord :

Les murs de Carthage contenaient des écuries pour deux cents éléphants. Ceux de la ferme de dressage belge ont permis de labourer et cultiver de vastes étendues de terrain jusqu'alors improductives, et la ferme possède actuellement de grands champs de manioc et de riz, qui sont une ressource précieuse dans ce pauvre pays jusqu'ici stérile.

M. le capitaine Devédeix exprimait sa pénible surprise que nous n'ayons pas commencé encore à domestiquer l'éléphant au Congo français :

Autrefois nombreux en Afrique, les éléphants sont en voie de disparition. Le commerce de l'ivoire est cause de tout le mal. L'utilisation de l'éléphant au Congo français, tout en restreignant le portage, permettrait la mise en valeur d'immenses terrains dont la culture est jusqu'ici forcément délaissée : manioc, riz, coton, etc.

Le pays, affirmait M. Devédeix, changerait complètement le jour où l'éléphant d'Afrique serait utilisé dans la brousse tropicale comme son congénère des Indes dans la jungle de l'Hindoustan.

***

Les Belges possèdent en effet, il est vrai, un établissement consacré à l'élevage et au dressage de l'éléphant. Voici près de dix ans qu'un crédit d'une centaine de mille francs est inscrit annuellement en faveur de cette initiative. En dehors des résultats constatés par le capitaine Devédeix, il ne paraît pas toutefois que l'utilisation du grand pachyderme puisse être jamais généralisée là bas.

Longtemps on a cru à l'impossibilité de dresser l'éléphant africain. Il n'est pas prouvé, en tous cas, que les éléphants carthaginois étaient des Phéniciens, donc des Asiatiques. Il se pourrait donc que les éléphants de Carthage eussent été importés d'Asie, comme l'étaient vraisemblablement ceux qui, sous les empereurs romains, figuraient dans les cortèges triomphaux. Ce qui donne une singulière force à cette hypothèse, c'est que les Egyptiens ne semblent pas avoir connu l'emploi de l'éléphant. Il ne figure nulle part dans les monuments ni sur les hiéroglyphes de l'époque des Pharaons. Ceci n'a, au demeurant, rien de surprenant quand on songe à la difficulté, sinon à l'impossibilité, que présentait l'adduction par voie de terre, depuis leur pays d'origine jusqu'aux confins

méditerranéens d'Afrique, de ces animaux, à travers les immensités sablonneuses et desséchées du Soudan et du Sahara.

Les résultats obtenus par les Belges constituent ainsi, il est tout au moins permis de le supposer, un fait nouveau.



Par contre, ce fait est-il à même d'avoir une portée à venir sur l'utilisation généralisée de l'éléphant domestique en Afrique Equatoriale ?

Ici, on peut, sans crainte de commettre une erreur, répondre négativement, car la configuration même du pays s'oppose à une extension de l'essai tenté : jusqu'aux premiers rapides, du Pool à Bangui et au Cameroun allemand, le bassin congolais est une immense cuvette boisée, au sol spongieux, inondé une partie de l'année, où manquent, non seulement les routes, mais même des pistes solides pouvant se prêter au passage continu des éléphants. Le reste du pays, montagneux, abrupt en maintes de ses parties, leur est absolument défavorable, sinon inaccessible.

Mais ce n'est pas tout : l'éléphant est un animal coûteux, auquel il faut, quand il est adulte, au moins une trentaine de kilogrammes de nourriture par jour. Errant en liberté dans d'immenses espaces, l'éléphant trouve aisément sa pâture. En serait-il de même si, en dehors d'un établissement d'Etat où le prix de revient est secondaire, il fallait subvenir à la subsistance d'un troupeau de ces

animaux dans des contrées où l'indigène vit déjà si médiocrement ? Puis, ce même indigene, inapte à toute espèce d'élevage, même pour ses besoins immédiats, pense-t-on arriver jamais à le transformer en un cornac avisé, soigneux, adroit, tel, en un mot, que l'exige l'entretien et la conduite, assez délicate, paraît-il, de l'éléphant ? Cela semble un résultat bien difficile à obtenir du Noir congolais.



Ces diverses objections n'existeraient-elles pas, que les services à attendre de la domestication de l'éléphant demeureraient à démontrer. En pareille matière, on invoque toujours l'exemple de l'Inde. Peut-être a-t-il été vrai jadis, quand, avant l'implantation européenne, l'eléphant, animal de guerre et de luxe avant tout, était, en outre, employé à des manœuvres de force, auxquelles a suppléé depuis beaux jours l'outillage mécanique. Dans l'Inde moderne, l'éléphant, déchu, par l'armement actuel, de son rôle d'animal de guerre, n'est plus qu'une bête de luxe, figurant dans les grandes cérémonies, ou de sport, pour la chasse au tigre. Quant à son rôle utilitaire, de plus en plus limité, il est appelé à disparaître.

Encore, l'éléphant trouve-t-il, partout où il est utilisé, dans l'Inde, un terrain pourvu d'eau, rendu propice par la nature du sol, dur et uni ; toutes conditions, je l'ai dit, voisinage de l'eau à

part, qui sont l'antithèse de ce qui existe au Congo.

Pour toutes ces raisons, il n'apparaît pas que la tentative, onéreuse jusqu'ici, mais au demeurant méritoire, des Belges, pour tirer parti de cet intéressant auxiliaire éventuel, doive aboutir à un résultat pratique; leur exemple ne saurait donc nous inciter à le suivre quelque jour. Telle était, du reste, l'opinion générale de tous ceux qui, là-bas, bien au courant de la question, ont, à son propos, exprimé leur avis devant moi.



Est-ce à dire, par contre, qu'il n'y a rien à faire dans notre Afrique Equatoriale, en vue de lutter contre la destruction inexcusable, souvent inutile, parfois barbare, de l'éléphant? Non, certes, et, sur ce point, je suis tout à fait d'accord avec le capitaine Devédeix et ceux qui pensent comme lui. « Protection des animaux » à part, et quelque respectable que soit ce sentimentalisme particulier, nombreux sont ceux qui estiment que l'éléphant doit être défendu contre la disparition dont il est menacé. Il est en effet une ressource cynégétique de premier ordre dont il importe que tirent parti nos deux gouvernements généraux de l'Ouest-Africain, comme le font nos voisins étrangers, en Afrique Tropicale. Je ne veux pas revenir sur cette question, déjà longuement traitée ici, de la réglementation cynégétique

dans notre grande colonie. Qu'il me soit cependant permis de citer à ce propos, comme particulièrement démonstratives, les mesures tout récemment prises à cet égard par les autorités allemandes du Cameroun. Elles montreront le soin apporté par nos voisins à tirer parti de l'élément cynégétique, négligé chez nous au point de sembler ignoré des pouvoirs publics.

Il vient d'être apporté une modification à l'ordonnance sur la chasse. Jusqu'ici il était délivré des permis de trois espèces : *a*) taxé 100 marks et donnant droit à l'abattage d'un des animaux suivants : éléphant, hippopotame, rhinocéros, girafe ou autruche ; *b*) taxé 25 marks donnant droit à la chasse de tout autre gibier que celui énuméré ci-dessus ; *c*) taxe 5.000 marks, valable pour toutes les chasses indistinctement.

Ces permis ne s'appliquaient qu'à la personne les ayant obtenus et étaient valables pour douze mois.

Depuis le 1er janvier, il est délivré quatre sortes de permis (A 1) taxé 300 marks vaut pour l'abatage d'un éléphant. (A) taxé 100 marks donne droit à l'abatage d'un des animaux suivants : hippopotame, rhinocéros, girafe ou autruche.

Ces permis doivent être délivrés par le gouverneur.

Les catégories B et C sont maintenues sans modification.

Encore une fois, le jour où nos gouvernements coloniaux décideront d'entrer dans cette voie, ils n'auront qu'à prendre exemple sur ce qui a été établi au dehors, en cet ordre d'idées.

Car, enfin, même parmi les protecteurs les plus convaincus de l'éléphant, on ne saurait admettre l'interdiction de sa chasse, réglementée et « fiscalisée ». La limitation de son nombre est une

nécessité qui s'imposera par le fait même des dégâts qu'il est susceptible de faire dans les plantations, et contre lesquels on est déjà amené à prendre des mesures dans les pays où, comme au Gabon, la mise en valeur du sol par l'extension des cultures est en voie de progression.

Que les amis de l'éléphant se rassurent, toutefois, sur ce dernier point : l'heure n'est pas encore proche où les territoires cultivés seront en telle proportion, au Gabon ni au Moyen-Congo, que l'éléphant ne puisse se reproduire librement et circuler à son gré. Malheureusement pour la prospérité de notre domaine africain, diront d'autre part les économistes, qui, eux aussi, ont leur façon de voir...

L'AVENIR ÉCONOMIQUE DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE FRANÇAISE

Un scrupule naît de traiter une question si grave et si complexe, quand on a parcouru, même dans son ensemble, comme je l'ai fait, un pays où l'immensité des espaces, la connaissance encore imparfaite que nous avons de ce pays, la nouveauté de son accession au mouvement économique, tout en un mot semble concerté pour affaiblir les bases d'appréciation et de conclusion.

Si j'aborde ce sujet, cependant, c'est parce qu'il fait intégralement corps avec l'ensemble des études que je me suis proposées sur l'Afrique Équatoriale. Et plus encore en raison des facilités qui m'ont été données de corroborer ma propre documentation par l'avis très éclairé des personnalités le mieux placées pour connaître à fond l'un ou plusieurs des éléments dont l'ensemble constitue la valeur présente et, surtout, les facultés de développement de notre grande colonie.



J'ai souvenir d'un mot de comédie : « C'est un « jeune homme d'avenir », disait quelqu'un. Et il

ajoutait : « Je dis : « d'avenir », parce que jusqu'ici son passé est absolument nul... »

Certes, cette boutade n'est pas tout à fait applicable à notre Afrique Equatoriale. Ce qui frappe au contraire le visiteur non prévenu, c'est l'effort colossal, visible, plein de résultats patents, qui a été accompli là-bas en quelques années, avec des moyens infiniment restreints cependant. Car, l'ouverture de ces pays à notre civilisation, c'est d'hier. Stanley terminait sa première exploration trans-africaine il y a trente-trois ans. La fin de son expédition pour le compte de l'Association africaine internationale date de vingt-cinq ans. Si la mort ne les avait frappés, de Brazza, Ballay seraient des hommes encore dans toute la force de l'âge. Et cependant, ce sont là déjà des précurseurs de la pénétration au Continent Noir.

Le fleuve que Stanley avait descendu, a écrit M. Pierre Mille, était parfois large comme un lac, et, seul, l'Amazone roulait une masse d'eau plus considérables. Ses rives étaient d'une fertilité monstrueuse et inutile, puisque nul n'en tirait parti. Pendant des mois, le tambour de guerre avait retenti aux oreilles de l'explorateur, et les noirs cannibales se précipitaient sur lui en criant : « Voilà de la viande ! de la viande d'homme ! de la viande ! » Parfois, cependant, ils s'arrêtaient, ébahis, le doigt sur la corde d'un arc dont la flèche était empoisonnée. Pendant longtemps, Stanley ne comprit pas le motif de leur stupeur : c'était la première fois qu'ils voyaient un blanc, et ils le prenaient pour un être surnaturel.

Quelques années se sont écoulées et voici ces mêmes régions mystérieuses et farouches deve-

nues un champ d'action économique important, rempli des plus hautes promesses. Notre politique a, en plein cœur de l'Afrique, réalisé ce paradoxe de faire du Congo la base de notre accession vers les populations arabes du Ouadaï et du sud-est de notre Afrique Occidentale. Une ville a surgi : Brazzaville. Maints autres centres, parmi lesquels Bangui, Ouesso, Cap-Lopez, offrant un intérêt particulier, sont en formation. Des factoreries, réparties sur l'ensemble du pays, attestent l'activité de notre implantation commerciale. Ces fleuves sur lesquels le moindre déplacement était une entreprise longue et non exempte de périls, où le voyage le plus courant exigeait des semaines et parfois des mois de pirogue, sont aujourd'hui sillonnés intensivement par une flotte de vapeurs où figurent les vraiment très belles unités que j'ai dites.

Sur les bords de ce Pool, que Stanley, débouchant du Couloir, prit pour la mer, en ces lieux qu'animait seule la grande faune africaine, où régnait le farouche Bangkoua, dont notre contact civilisé a d'ailleurs fait un vieil ivrogne carnavalesque, s'élèvent maintenant deux villes, presque trois, avec Kinchassa. Le sifflet de la locomotive répond aux sirènes des vapeurs ; les cheminées — bien rares encore assurément — d'usines et d'ateliers commencent à ponctuer ce paysage, hier sauvage. De belles demeures, certaines somptueuses, se dressent, là où, quelques années auparavant, les plus difficiles se contentaient d'une case, et même d'une paillote.

Voilà le travail accompli, et qui frappe, j'allais

dire : qui stupéfie, celui qui, non prévenu, arrive au Congo, l'esprit encore sous l'impression des récits de la première occupation de ces régions par notre race.

Je me suis imposé de ne point parler, au cours de ces études, de la question, très controversée actuellement, des sociétés concessionnaires, parce que l'importance et la délicatesse des intérêts en jeu demandent, pour être discutées, une sûreté de documentation, une autorité auxquelles je ne prétends pas. Je ne puis cependant me défendre d'observer que si les sociétés n'avaient apporté dans ce pays un capital dont l'importance *in globo* peut s'estimer à une quarantaine de millions, il est permis d'affirmer que, sans cet appoint, de quelque poids, on en conviendra, et qu'aucune autre source n'était à même de fournir, jamais notre Afrique Equatoriale n'aurait « démarré », quelle qu'eût pu être la valeur d'efforts individuels isolés. De semblables vérités ont-elles même besoin d'être énoncées ?



Si donc, avec le vaudevilliste, on avance que l'Afrique Equatoriale est un pays d'avenir « parce que son passé est nul », il faut revenir à la forte expression de Pierre Mille, et avoir devant les yeux cette nature « d'une fertilité monstrueuse et inutile, puisque personne n'en a tiré parti »; il faut aussi, songer aux incommensurables richesses, seulement soupçonnées maintenant, que ren-

ferme le sous-sol de ces contrées, dont la plus grande partie est encore à peine effleurée par notre contact.

En effet, si, au Gabon, on peut constater un certain ensemble d'entreprises agricoles du plus haut intérêt, et dont les plantations de l'île des Perroquets, celles de M. Stephan, de MM. de Bruchard, d'Asouka, de N'Djole, d'Enyonga, de Sindara, pour ne citer que celles-là, sont, dans une mesure diverse, les prémices de la mise en valeur de cette colonie, par contre, notre exploitation de l'Afrique Equatoriale, — exception faite de l'Oubangui-Chari-Tchad, que je ne comprends pas dans cette étude, — s'est jusqu'ici limitée à l'ivoire et au caoutchouc, dans la mesure que nous apprennent les statistiques régulièrement publiées, et de la citation répétée desquelles je vous fais grâce.

Aussi importante que soit la place tenue jusqu'à présent par l'ivoire dans les exportations de l'Afrique Equatoriale, il n'est permis de considérer un semblable élément comme pouvant constituer indéfiniment l'une des bases d'exploitation d'une colonie.

Il se peut que l'éléphant ne soit pas en voie de disparition aussi rapide qu'on le prétend souvent.

La question est controversée ; il n'en demeure pas moins que la production de l'ivoire ira sans aucun doute en diminuant, même en admettant la survivance d'un nombre à peu près égal de têtes, mais, par la disparition des sujets âgés, la difficulté et l'éloignement de plus en plus grand

des territoires de chasse, et la disparition du stock provenant des anciennes réserves indigènes. Stock encore assez considérable à l'heure actuelle, il faut bien l'ajouter, pour que son écoulement progressif, mené d'une façon très prudente, sur le marché d'Anvers, suffise, cependant, à peser sensiblement sur les cours, pour une période dont la durée est peu aisée à déterminer.

Que l'ivoire continue à constituer pendant longtemps encore un des éléments de l'activité économique de l'Afrique Equatoriale, cela ne peut faire de doute. Mais on ne doit, et l'on ne devra de plus en plus par la suite, le considérer que comme un appoint secondaire dans le développement à venir de notre grande colonie africaine.

L'ivoire est un de ces facteurs par lesquels la mise en exploitation nouvelle d'un pays neuf permet d'en écrémer, si je puis employer ce terme, les ressources immédiates. Et à ce titre, son commerce a joué, dans les débuts du Congo, un rôle primordial. Mais, pour la même raison, ce « compartiment », comme disent les Anglo-Saxons, ne saurait influencer le développement futur de notre Empire africain, ni, à ce titre, retenir l'attention de l'économiste.



La mise en valeur de notre Afrique Equatoriale a davantage reposé jusqu'ici sur l'exploitation du caoutchouc. Le caoutchouc offre cette particularité de représenter par excellence une matière

industrielle, répondant à des besoins certains, en progression presque mathématique, et régentée par un nombre limité de marchés. Mais, par contre, pour ce qui est de notre colonie tout au moins, la production même de cette matière première est empreinte d'un empirisme qui va de son mode de récolte lui-même à la détermination de ses champs d'exploitation. C'est ainsi que, dans toute l'Afrique Equatoriale française, nombreux et de grande importance sont les territoires entiers « de cette fertilité monstrueuse et inutile », où l'exploitation est nulle, faute de main-d'œuvre, ou bien, ce qui est plus catégorique encore, parce que ces régions échappent à notre action effective. Puis, dans d'autres parties, le caoutchouc est la matière, souvent représentative de l'impôt, exploitée par l'indigène sans méthode ni souci de ménager la flore productrice.

Ce qui revient à dire que la pleine mise en valeur de notre colonie au point de vue de son rendement sous ce rapport est subordonnée à ces considérations :

La plantation de lianes ou d'arbres caoutchoutiers, et leur exploitation régulière et scientifique.

L'exploitation rationnelle de la forêt, et, dans la mesure du possible, — si cela l'est, — l'aménagement forestier.

L'extension de cette exploitation à toutes les parties accessibles du pays, capables de fournir les éléments d'un rendement rémunérateur.

La main d'œuvre.

***

L'examen de ces différents côtés de la question aboutit à des considérations singulièrement étendues, car, en les généralisant, elles mettent intégralement en cause notre action même dans cette partie du Continent Noir.

C'est cette généralisation que nous allons aborder, en partie tout au moins ; mais il convient toutefois d'énoncer au préalable ces deux principes propres à l'exploitation du caoutchouc :

La tendance à faire de cette exploitation une monoculture pour la majeure partie de notre Congo serait contraire à l'intérêt général de la colonie, tout produit monocultural, soumis à une concurrence mondiale, comme c'est le cas ici, étant exposé à des crises, passagères sans doute, mais dont la répercussion n'en est pas moins désastreuse pour le pays producteur, ainsi frappé dans son unique source de richesse.

Puis, le caoutchouc, cela doit être dit et ne saurait être perdu de vue par les intéressés, est un produit coûteux, dont l'emploi s'étend de plus en plus, et dont les succédanés par synthèse sont cherchés de toutes parts avec une ardente activité, qu'il n'est pas permis d'ignorer. Le jour, possible, où ces recherches seraient couronnées de succès, c'en serait fait de l'exploitation du caoutchouc. Ce jour-là, les entreprises qui auront basé leurs espérances sur cet unique produit seront menacées dans leur existence et risqueront de voir

annihilé en peu de temps le prix de leurs sacrifices et de leurs efforts.

La monoculture doit donc être considérée comme un véritable danger, qu'il faut éviter à tout prix.

Comment envisager alors l'avenir économique de l'Afrique Equatoriale? Sur quelles bases, grâce à quels éléments, pourrons-nous demander un profit intégral au nouveau et si important domaine qui nous est échu ?

Aurai-je quelque audace à l'affirmer? Cette question, si redoutable en apparence, comporte une relative simplicité de réponse. De réponse théorique, s'entend.

L'Afrique Equatoriale renferme, ai-je dit, reflétant ainsi d'unanimes avis, d'immenses richesses latentes ou visibles. Elle en comporte une que l'on a définie d'un mot frappant : « La Mine de l'Air », désignant ainsi la masse, si colossale qu'elle échappe à l'évaluation, de la forêt équatoriale ; mine inépuisable de caoutchouc dont nous ne faisons, dont nous ne pouvons faire aujourd'hui qu'effleurer la production ; réserve de toutes les richesses représentées dans le monde entier par l'exploitation des produits ligneux ; solution, non irréalisable un jour, sous des conditions que j'examinerai par la suite, de la troublante question du papier et de la crise possible de ce fait, dont la menace reste suspendue sur le monde civilisé. Mais est-ce là tout, aussi vaste que soit la perspective ainsi entrouverte à nos esprits ? Non, certes. A peine nous trouvons-nous encore au seuil de la magnifique évolution réservée à ce pays, si, je

le rappelle, son développement n'est pas entravé par certains facteurs de caractère primordial.

Il est, au contraire, permis aux moins optimistes d'entrevoir pour l'Afrique Equatoriale une mise en valeur agricole d'autant plus remplie d'inappréciables promesses que l'étendue des terres disponibles est à peu près illimitée, comme leur fécondité est incomparable.

Certes, on ne peut songer, à aucun point de vue, à une exploitation agricole généralisée de ces régions en leur état actuel. De multiples raisons s'opposent à cela. Non que notre occupation soit trop récente et trop incomplète, puisqu'il nous est loisible d'appliquer, de quelques points privilégiés et facilement accessibles de l'extérieur, le système de la « tache d'huile » : c'est-à-dire la mise en valeur intense et progressive de la colonie, en partant d'un centre de rayonnement, abstraction faite de tout effort en dehors de la sphère d'action choisie. Méthode appliquée par les Anglais à certaines de leurs possessions, à leur Guyane notamment, ainsi devenue une riche colonie très peuplée dans sa partie exploitée, où la production de sucre, de cacao, de café est en plein essor et dont la capitale, Georgetown-Demerari, est aujourd'hui une ville de 55.000 habitants... Un peu plus que son pendant français, Libreville, et que sa voisine, Cayenne.

Nous ne pouvons songer à acquérir une semblable expansion d'action en Afrique Equatoriale, tant que ne seront pas résolus ces deux problèmes auxquels je faisais allusion tout à l'heure, et sur lesquels je reviendrai : l'aménagement, l'ou-

tillage économique de la colonie, et surtout la main d'œuvre.

Il ne faut pas hésiter à le déclarer nettement : tout ce qui sera tenté dans nos colonies africaines équatoriales dans cette voie, tant que ces deux questions n'auront pas été résolues, est voué à la stérilité.

Comme point de départ de notre action économique en Afrique Equatoriale, nous devons envisager deux bases distinctes. L'une, maritime : c'est-à-dire le port qui sera choisi sur la côte du Gabon, comme aboutissement du railway. La seconde, fluviale : Brazzaville, point de départ obligé de notre rayonnement, par le Congo et ses affluents, vers le centre du Continent Noir jusqu'à ses extrêmes confins Est de notre Soudan. Entre ces deux bases, nous disposons d'un facteur nouveau dont la mise en œuvre permet et les plus belles espérances, puisque son entrée en ligne de compte peut constituer une des assises immédiates de l'exploitation de ce pays : c'est le massif minier qui s'étend parallèlement au D'Joué, vers Mindouli et Renéville.

Le point de départ de l'exploitation agricole de l'Afrique Equatoriale doit donc être le Gabon, ce Gabon si décrié, même en Afrique, — surtout en Afrique ! — et que j'ai trouvé, moi, un pays admirablement doué, tout aménagé par la Nature en vue de sa mise en valeur ; un pays d'une incroyable fertilité, et dont l'hinterland est presque tout entier mis en contact avec la mer, donc avec le monde économique extérieur, par un remarquable régime fluvial et lacustre. Une seule

chose y afflige : c'est de voir le parti négatif, réserve faite de quelques entreprises infiniment intéressantes et très dignes de succès, que nous avons tiré de cette contrée si bien douée, où le plus clair de notre action s'est manifesté jusqu'ici par la création de Libreville, inutile petite ville de fonctionnaires, et dont le séjour semble d'ailleurs assez peu prisé d'eux, en général. Depuis le temps que nous sommes au Gabon, et étant donnée sa richesse, nous aussi devrions y posséder un Demerari, ou presque.

Il est vrai, et c'est notre excuse, que, chez nous, les idées coloniales commencent seulement à pénétrer les masses.

***

Au demeurant, c'est par le Gabon qu'a débuté l'exploitation agricole et forestière de l'Afrique Equatoriale. Des plantations de cacao, de vanille, d'heveas, sont les unes en plein rendement, les autres en formation. De très beaux résultats ont déjà été obtenus.

On peut néanmoins les considérer seulement comme une indication de ce qu'on pourra tirer de cette colonie, par la suite. Quant à l'exploitation forestière, vous jugerez de son importance par ce simple fait : on prévoit, pour l'exercice 1911, une exportation de 70.000 tonnes de bois par le seul port de Cap-Lopez.

Je ne sache pas qu'aucun effort ait été tenté vers la canne à sucre. Quant au café, il trouve au

Gabon une terre de prédilection ; cependant, on doit, et cela est caractéristique, renoncer à l'exploitation de superbes plants, que j'ai vus, faute de trouver la main-d'œuvre, un peu plus abondante, que nécessite la récolte du café.

Que d'autres exploitations pourraient assurer la fortune de ce pays, en même temps qu'elles contribueraient à la prospérité de la métropole, à laquelle elles permettraient de s'approvisionner en terre française de tant de produits dont l'achat au dehors, en enrichissant nos rivaux, nous démunit annuellement d'une somme énorme de millions !

La Dépêche Coloniale exposait dernièrement les efforts faits dans leurs colonies africaines et notamment en Cameroun par les Allemands pour s'affranchir des Etats-Unis au point de vue du coton, et les résultats appréciables qu'ils ont obtenus. Il ne semble pas que rien ait été tenté chez nous dans ce domaine. De même, nous sommes tributaires des Indes, pour certains textiles, parmi lesquels les jutes, dont le compartiment seul représente annuellement l'exportation d'un nombre respectable de millions d'or français.

Il n'est pas besoin d'insister sur l'importance de telles cultures industrielles. Ici encore, on en est à la période négative, faute d'initiatives, de capitaux, peut-être, et, sûrement, à cause des difficultés de la main-d'œuvre. Dernière raison pour laquelle d'inappréciables quantités de produits palmistes, précieux cependant, et d'un débouché assuré, restent inexploitées alors que leur exploitation représenterait un coefficient, immédiatement

disponible, et si important, de l'activité des transactions.

Ceci s'applique, au demeurant, à bien d'autres produits encore. La banane, dont le commerce constitue à lui seul un marché immense, justifiant la mise en service de toute une flotte spécialisée, où l'Amérique Centrale, entre autres pays, va trouver la source de sa renaissance économique, est négligée; et cependant sa culture se présente dans des conditions si aisées qu'elle est la seule, avec celle du manioc, à laquelle se consacrent spontanément les indigènes : et c'est tout dire. Quant à l'ananas, produit de luxe sur nos tables d'Europe, on le rencontre un peu partout, dans l'Afrique Equatoriale, à l'état de brousse... comme les ronces chez nous.

Dans nombre de régions, la culture en grand du riz pourrait être envisagée.

***

Je ne prétends pas, cela va de soi, démontrer, par cette simple énumération, la possibilité d'une exploitation basée sur des données aussi larges, de notre colonie, mais seulement indiquer quelles perspectives peuvent s'ouvrir là, un jour, à nos activités.

Par contre, et, je le crois, ici plus de précision est permise, on peut poser comme principe que, par sa position géographique, par sa configuration naturelle, c'est par le Gabon que doit commencer

la mise en valeur agricole de notre Afrique Equatoriale.

Le champ offert dans cet ordre d'idées par ce vaste pays est tel qu'il suffira, pour une période de temps supérieure au délai nécessaire à l'établissement de notre outillage économique, dont l'organisation est à peu près tout entière à créer, — ce qui, soit dit en passant, montre le peu d'effet utile de certains organismes administratifs — en dehors des beaux services fluviaux, appartenant à des compagnies privées, que nous y possédons maintenant.



Est-ce à dire que le développement de certaines cultures soit à négliger dans le reste de notre colonie? J'entends, par là, dans le Moyen-Congo et mets à part l'Oubangui-Chari, la région de Bangui exceptée? Non, certes. Mais la question change alors d'aspect, et, ainsi envisagée, elle s'applique aussi bien au Gabon : je veux parler de la culture vivrière et de l'élevage, domaine dans lequel rien non plus, ou à peu près, n'a été fait jusqu'ici, malgré l'importance que présentent l'une et l'autre de ces deux branches.

Pour s'implanter dans un pays et le faire prospérer, il faut d'abord pouvoir y subsister soi-même : vérité un peu naïve, peut-être, mais d'autant plus forte. Or les difficultés de l'existence sont demeurées grandes, dans toute notre colonie. Exception

faite de quelques jardins privés appartenant aux missions ou à des particuliers, la culture maraîchère commerciale n'y est guère représentée que par deux ou trois exploitations, entreprises dès le début par des déportés indo-chinois. Laborieux et méthodiques, ceux-ci sont arrivés, sans difficultés, à établir une production intense, variée, et où nombre de nos espèces sont représentées. Brazzaville est alimentée de la sorte. Mais c'est là un cas exceptionnel, et sans avenir, par l'extinction progressive des travailleurs jaunes.

Des pourparlers furent jadis entamés par l'Afrique Equatoriale auprès du gouvernement général de l'Indochine, en vue de transporter de nouveaux travailleurs à même de fonder d'autres installations maraîchères, réparties sur les divers points du territoire où existaient des centres suffisants de consommation. Pour des raisons quelconques, au nombre desquelles pourrait bien figurer un peu de cet antagonisme irrationnel et mesquin qui se fait trop souvent jour dans les rapports entre administrations différentes, la proposition de l'Afrique Equatoriale ne fut pas admise ; et si nos compatriotes de là-bas veulent trouver une solution, ils devront la chercher ailleurs.

Elle est liée, pour partie, à cette autre question de la main-d'œuvre, si digne des préoccupations de quiconque s'intéresse au développement — pour un peu, dirais-je, au sort — de ces pays. Car, déjà réfractaire au travail en général, l'indigène congolais l'est tout à fait au travail de la terre. On sera amené, je crois, à faire venir de France, moyennant une rémunération bien facile à trouver

étant donnés les prix de vente, des maraîchers professionnels, qui formeront et dirigeront un cadre de noirs assimilés, attirés des régions « civilisées » de la Côte Occidentale. Les manœuvres arriveront bien à se recruter sur place. Quant aux cultures de cette catégorie, qu'il serait si intéressant d'instaurer dans les postes et dans les factoreries, la chose est rendue plus difficile, tout au moins pour les premiers, par l'instabilité même des fonctionnaires. La preuve en est dans des résultats obtenus, en cet ordre d'idées, par les missionnaires qui, eux, sont stables. Trop même, estiment certains. Pas plus aux colonies qu'ailleurs, on n'aime peiner ni semer pour autrui. Et cette perspective, qui est la règle générale, arrête évidemment bien des tentatives qui se produiraient sans elle. Néanmoins, ici encore, quelque chose pourrait être fait ; ainsi, il serait vraisemblablement fort utile que des instructions spéciales à cet objet fussent distribuées ; car on ne peut demander à nombre de fonctionnaires, qui seraient bien incapables de faire pousser un radis rose en France, de s'improviser, par grâce d'état, agronomes coloniaux. Il serait à souhaiter aussi que des graines et des boutures leur fussent régulièrement confiées par l'administration.

Quant à la main-d'œuvre, elle serait moins difficile à trouver dans les postes qu'ailleurs puisqu'on y dispose de personnel, sans compter éventuellement la main-d'œuvre pénale. Et, de la sorte, peut-être pourrait-on amener peu à peu certaines races, plus assimilables, à s'adonner à quelque culture vivrière, dont la propagation dans

l'ensemble du pays serait un véritable bienfait.

Je ne dis pas que l'application d'un semblable système généralisé soit, ni exempte de difficultés, ni susceptible d'être réalisée en un jour. Je crois seulement qu'elle est digne de la sollicitude de tous, en ces pays où l'existence n'est pas toujours commode; sans être pour cela bon marché, dès qu'on recherche un peu du bien-être indispensable à l'Européen vivant sous les Tropiques.



Sans doute, tous les produits maraîchers de nos climats ne peuvent-ils venir à bien dans des régions dont le régime climatérique est si différent du nôtre. Toutefois, nombre d'entre eux sont déjà obtenus, et souvent ma surprise fut grande d'en voir figurer sur les menus, dans certaines maisons bien organisées.

La plupart du temps, un petit effort suffirait. Il serait vite et amplement récompensé. Ainsi, j'ai souvenir de l'admiration — c'est le mot — que nous causa la vue d'un potager très complet et en plein rendement, établi en quelques mois par les chefs de service des mines de Renéville, dans les montagnes du D'Joué. Nous vécûmes là deux jours, et, je vous l'assure, ce potager fut mis à contribution. Mais aussi, quels pionniers énergiques et débrouillards que ces mineurs coloniaux ! Eh ! je sais bien, ce ne sont pas là des qualités uni-

versellement répandues : les colonies seraient trop belles et trop heureuses...

La pomme de terre, entre autres, qui joue un rôle si prépondérant dans notre alimentation courante, peut s'acclimater et prospérer, après une période de dépression, prévue.

Puis, il existe dans le pays nombre d'espèces comestibles excellentes, qui pourraient être cultivées, améliorées et répandues. Le riz, dont j'ai vu un champ en plein rendement à Bétou, réussirait certainement.

La question des fruits est moins intéressante, parce que les régions équatoriales en produisent de parfaits : l'ananas, la papaï, la mangue, le cœur-de-bœuf, la banane, et bien d'autres. Cependant des essais ont été tentés avec nos espèces. Dans le superbe jardin des Messageries Fluviales, à Brazzaville, de la vigne, des pommiers, d'autres essences encore ont été plantées et résistent. On a fait un essai, malheureusement non suivi, malgré une apparence de succès, avec le palmier-dattier. Le figuier vient admirablement. J'ai gardé de la mission de Liranga, avec le souvenir d'un aimable accueil, celui, très succulent, de superbes mandarines à peau verte, et d'oranges, que Potel et Chabot achèteraient au poids de l'argent... si on les leur apportait sur le carreau des Halles. Et pourtant, dans le Congo, ces fruits, qui pourraient venir partout, sont une rareté.

On se rendra compte de l'importance que pourrait présenter la culture de la banane par les quelques données suivantes que j'emprunte à *la Réforme Economique* :

La consommation de la banane atteint, en 1904, deux cent cinquante mille régimes en France, trois millions en Angleterre, et vingt millions aux Etat-Unis pour la somme considérable de cent cinquante millions de francs.

La plupart des marchés sont apprivisionnés par les îles Canaries et Madère :

Les bananes des Canaries sont payées de 5 à 8 francs le régime, et emballées dans des caisses à claire voie. En y ajoutant les frais de transport, fret, déchet, etc., on arrive à un prix moyen de 10 à 12 francs.

Un régime produit à Conakry coûte, rendu en France (Marseille, Bordeaux, le Havre), 5 fr. d'emballage et de transport, en y comprenant 15 o/o de déchet, plus une somme sensiblement pareille pour l'achat.

Le régime a généralement 200 fruits ; néanmoins, il n'est pas rare de voir des camayenne, extra, pesant 35 à 40 kilogrammes et portant jusqu'à 250 bananes.

Le prix de vente moyen pour les beaux fruits peut s'établir entre 15 et 20 centimes.

En Algérie, la banane ne vient bien que dans certaines régions, car le siroco a sur le bananier une action destructive. Les oasis du Sud-Tunisien en produisent une certaine quantité.

Le régime de bananes vaut, en gros, 10, 16, 20 francs, selon son importance et la beauté des fruits qui le composent.

Les espèces cultivées dans les colonies sont le *Musa paradisiaca* ou *grosse banane* et le *Musa sapientum* ou *figue banane ;* ce sont les meilleures et les plus recherchées.

Depuis longtemps on s'occupe de la dessiccation de la banane ; cette industrie a pris un développement considérable en Amérique. Par la dessiccation, le fruit perd environ 30 o/o de son poids.

En Amérique, on en fait des saucissons enveloppés dans les feuilles et fortement serrés avec des fibres de raphia ; on les coupe ensuite en rondelles, tout comme un saucisson ordinaire.

La banane est aux habitants des Tropiques, ce que le pain et la pomme de terre sont pour la zone tempérée :

elle a, dans l'île Madère, la réputation d'être la figue qui tenta notre mère Eve. Un essai d'alimentation en bonnes bananes est presque assuré d'un réel succès sur les marchés européens.

Au Congo, les indigènes consomment, cuite sur un feu de bois, le plus souvent, une banane énorme et non sucrée, que l'on désigne sous le nom bizarre de banane-cochon. J'ai vu de ces fruits qui atteignaient 50 centimètres de longueur.

La culture de cette espèce, rémunératrice par son volume, doit se prêter à la fabrication de farines spéciales certainement susceptibles de figurer dans l'alimentation européenne.

Peut-être y a-t-il là un fait à retenir.

***

Je ne parle pas des fleurs. Celles de ces pays sont l'une de leurs beautés. Par contre, le rosier importé rend admirablement, et dans ce même Jardin des Messageries, existent des corbeilles et une tonnelle à rendre jaloux les maîtres horticulteurs de Fontenay-aux-Roses.

Enfin, l'eucalyptus, importé lui aussi, paraît se plaire. On sait quels services rendrait, au point de vue de l'assainissement, cet arbre bienfaisant.

Tous ces essais sont nés d'initiatives privées. C'est à des particuliers qu'ils sont dus. « Il est bien rare, me disait un officier de *l'Afrique*, qu'un coin de la passerelle-haute ne soit pas encombré à chaque voyage de toute une série de châssis

contenant, à l'état de boutures, des essences nouvelles, apportées d'Europe pour être essayées là-bas. » Nous en transportions du reste un certain nombre. Et il fallait voir la sollicitude touchante avec laquelle, nouveaux Parmentiers sans le savoir, leurs propriétaires les surveillaient et les soignaient !



Ce côté si intéressant de notre colonisation m'amène à parler des Jardins d'Essai coloniaux. Deux ont retenu mon attention : A Dakar, celui de Hann, qui est jusqu'à présent surtout une promenade ; et celui, vraiment très complet et admirablement aménagé, de Camayenne, près de Conakry. Ces institutions, plus répandues, convenablement dotées, sous une direction judicieuse, pourraient, à tous égards, rendre d'immenses services, tant au point de vue des observations relatives aux cultures industrielles que de l'appoint qu'elles seraient à même d'apporter à la diffusion des cultures industrielles ou maraîchères, et, aussi bien, de celle des arbres fruitiers, qu'il s'agisse des espèces indigènes, ou d'essais d'acclimatation.

Il y a, je le crois, un gros et utile effort à faire dans cette voie : effort, s'il est judicieusement compris et bien appliqué, dont le succès et le profit seront la justification ; on peut en formuler l'assurance avec certitude.

Un autre point de vue comporte l'attention des

agronomes coloniaux : c'est la recherche de l'appropriation des terrains aux cultures, et celle de l'influence du voisinage entre certaines essences. Le premier de ces points, surtout, est de la plus haute importance. Il est la raison d'être même de ces services, dont le rôle consiste, non pas à démontrer que... le manioc, la mangue ou la banane poussent en Afrique, mais à réduire à son minimum pour les colons la lourde période des tâtonnements, des essais, où se consument parfois trop de capitaux et d'énergies.



Si l'organisation et le développement des cultures vivrières présentent une importance considérable pour notre grande colonie africaine, — comme, au demeurant, pour toutes nos autres, — celle de l'élevage n'est pas moindre, sinon plus pressante encore.

Le mot « élevage » doit être pris ici dans son acception la plus large, puisqu'il embrasse toute la faune domestique, depuis les animaux de service jusqu'aux bêtes de boucherie ou de basse-cour.

Ici, nous nous trouvons en présence d'une inorganisation complète, et, pourrait-on ajouter, inexplicable, étant donné, à tous égards, l'intérêt en cause.

Rien ne fait mieux ressortir le défaut de sens pratique, trop fréquemment constaté, des méthodes de colonisation française. Il semblerait que le premier souci d'un civilisé s'implantant dans un

pays neuf soit de l'aménager, de l'approprier à ses nécessités et d'en obtenir le rendement nécessaire aux premiers besoins. Nous, nous comprenons les choses autrement : quand nous occupons une contrée, notre première préoccupation n'est pas d'y installer des aménagements essentiels pour y débarquer ou y circuler, de cultiver ou d'élever de quoi nous nourrir convenablement, de nous donner du confortable et de nous y rendre la vie agréable. Non. Notre premier objectif, celui qui domine tous les autres, c'est de... « la partager en divisions administratives ». D'abord et avant tout. Comme si notre souci dominant était de fournir aux cartographes matière à teinter de nouvelles cartes. Puis de la réglementer. Fait rendu souvent d'autant plus comique que, dans les pays neufs, l'action de l'administration s'arrête parfois bien près de son siège, et pour cause. Pas si comique, pourtant, que l'histoire que l'on m'a racontée de tel règlement sur les sages-femmes, élaboré par une administration du Haut, règlement dont on ne peut vraiment apprécier la saveur que lorsqu'on a vu les dames Batékés, fâcheuses guenons, les dames Boudjos, vêtues d'un demi-tutu peu suggestif, ou les dames Bissangas ornées d'un petit paravent placé très bas sous les reins.

Le Français sera vraiment dans la plénitude de ses moyens de colonisateur quand il saura se constituer n'importe où un « home » agréable, plier les ressources du pays à ses habitudes, à ses besoins, et se créer des distractions par les sports.

Nous n'en sommes pas encore là. Jugez-en par cet exemple : à Brazzaville, notre capitale cependant, existent encore des maisons, bien modestes, où sont entassés jusqu'à quatre ménages de fonctionnaires. Ces logements — si logements il y a — sont séparés... par des nattes. Ce qui n'empêche pas, du reste, ces dames d'avoir leur jour et d'être fort élégantes, car,en toutes circonstances, la Française reste sans rivales, sous ce rapport. Le fait d'imposer de semblables conditions d'habitat à ceux de nos compatriotes que des fonctions officielles appellent au loin n'en démontre pas moins notre fâcheux dédain des conditions de la vie matérielle et laisse deviner ce que peut être le séjour dans ces cases à compartiments, lorsque l'harmonie cesse de régner entre leurs occupants.

J'ai souvenir d'avoir lu quelque part la description de l'existence d'une jeune Anglaise, femme de fonctionnaire, elle aussi, dans l'hinterland de l'Afrique Occidentale britannique. Cette Anglaise avait su, en peu de temps, s'organiser une vie toute de sport et de confort intérieur. Le jour où nos compatriotes des deux sexes, je ne dis pas : quelques exceptions, mais la généralité, voudront bien se mettre à comprendre, comme le font les Anglo-Saxons, le séjour aux colonies, ils en tireront de précieux avantages, dont bénéficieront dans une mesure insoupçonnée les colonies elles-mêmes.

Ces réflexions, dénuées de toute prétention philosophique, je vous assure, cadrent parfaitement, malgré l'apparence, avec le sujet d'ordre exclusivement matériel que je traite en ce moment. Pour

faire fructifier un pays, — j'entends un pays arrivé à sa période de mise en valeur — il faut d'abord s'y plaire. Pour s'y plaire, la première condition est d'y avoir la vie large et aisée. Sans culture vivrière, et plus encore, sans élevage, de telles conditions de bien-être ne sauraient s'obtenir. Cela n'a même pas besoin d'être démontré.

***

L'élevage comprend deux branches distinctes : celle qui a trait aux animaux de service, et l'autre, qui regarde les « animaux d'alimentation », si je puis employer cette expression.

Les Belges se sont préoccupés de la première de ces branches. Ils l'ont fait sans grand succès, convient-il d'ajouter. Et pourtant, voilà dix ans, ai-je dit, qu'ils consacrent annuellement, dans un établissement *ad hoc*, une centaine de mille francs à l'utilisation de l'éléphant. C'est là, je crois bien, une erreur, de laquelle ils reviendront.

Les Belges ont également tenté d'acclimater le chameau. J'en ai vu travailler quelques-uns, à Libreville. C'étaient les survivants d'un troupeau plus important, et qui aurait, d'autre part, m'a-t-on dit, mal supporté la chaleur humide de ces climats. D'autre part, les régions sèches y sont montagneuses, et par conséquent inaccessibles au chameau. Il n'y a donc pas lieu, semble-t-il, de fonder grand espoir de ce côté.

Quelques très rares chevaux, animaux de luxe, — plutôt par destination que d'aspect, — existent

à Brazzaville et à Léopoldville. Le cheval est, lui aussi, délicat. En outre, il est très sensible aux piqûres d'insectes, et non réfractaire à la trypanosomiase. Peut-être s'acclimaterait-il dans toutes les régions qui dominent la vallée congolaise. L'essai vaudrait d'être tenté. Surtout avec des animaux provenant du Dar Sara, du pays Toubouri, de Léré. Dans l'Est-Cameroun, les Allemands ont formé un corps de cavalerie d'excellente allure, si l'on en juge par la photographie qu'en a publiée le lieutenant L. Raymond dans *la Dépêche coloniale illustrée.*

Il se pourrait donc qu'il y ait d'intéressants essais à tenter de ce chef, et l'on peut seulement regretter qu'ils aient tant tardé. Quel qu'ait été leur résultat, au moins serait-on aujourd'hui fixé.

Je ne pense pas qu'il y ait lieu de songer à l'introduction du mulet. Le prix d'achat en est élevé. De plus, on ne pourra jamais que l'importer, et le coût du transport, le déchet qu'entraîne inévitablement celui-ci interdisent de songer à l'utilisation de cette excellente bête de somme, dont les services eussent été si utiles cependant.

Reste l'âne, l'auxiliaire parfait, que son humilité ne laisse pas toujours apprécier à sa juste valeur.

Ici, il paraît bien que tous, administrateurs, particuliers et représentants des sociétés commerciales, aient été d'une imprévoyance inexplicable, en négligeant le concours qu'on pouvait tirer de l'âne, bon marché, rustique, sobre et fort. Je dirais même qu'il semble y avoir eu sous ce rapport quelque incurie, depuis notre établisse-

ment au Congo si l'on s'en fie au fait que voici, et que je cite tel qu'il est rapporté, pour ne rien lui enlever de sa portée.

Ces lignes sont extraites d'un ouvrage considérable et très documenté que M. F. Rouget publia en 1906 sur l'Afrique Equatoriale française :

A la place du cheval, l'âne rendrait de grands services. On aurait pu, grâce à lui, alléger le service des caravanes, sur la route de Loango à Brazzaville, au temps où ce service fonctionnait. On y songea un moment à Loango. Un colon avait importé des ânes. Faute de ressources suffisantes, il ne put conduire son entreprise à bout. La colonie lui acheta ses bêtes et les plaça dans un de ses postes, à Loudima. Là, les bêtes vécurent en toute sécurité. Elles prospérèrent même, s'engraissèrent, se reproduisirent. Mais jamais on ne leur fit porter la moindre charge sur la route des caravanes.

Et M. Rouget de conclure : « Bienheureuses bêtes, devenues budgétivores ! »

Je trouve, moi, pour ma part, ce tout petit fait affligeant au possible, car il est significatif comme un apologue. Plus encore quand on songe à ce que durent être l'intensité, la difficulté, la dureté du portage pendant la longue période où la route des caravanes fut le seul moyen d'accès au Pool. Et puisque nous en sommes aux apologues c'est le cas de citer le vieux proverbe : « Aide-toi le ciel t'aidera. » La justification de l'appui et des sacrifices que les colonies demandent, avec raison en principe, à la métropole, ce sont leurs propres efforts. Sinon, toute intervention métropolitaine, aussi large soit-elle, est frappée de stérilité et tourne contre l'intérêt général. Il cessera seule-

ment d'en être ainsi, avec certitude, lorsque les fonctionnaires seront spécialisés par colonie, et stables, non seulement dans leurs fonctions, mais dans leur région, dût-on, pour cela, admettre le système de l'avancement sur place, si heureusement pratiqué par les Anglais. Il aura pour corollaire la plus large autonomie donnée à la colonie, dans son administration avec le concours direct et effectif des colons, qui, en fin de compte, sont les seuls intéressés réels à la prospérité de leur pays d'adoption.

Je n'insiste pas : cette « histoire d'ânes » m'entraîne sur un terrain trop vaste et trop complexe pour que je m'y risque pour le moment. Et, revenant à la question, je dis qu'il serait infiniment désirable que ces essais fussent repris, puisque les débuts avaient été si favorables et que leur continuation soutenue eût pu apporter un si considérable appoint, dont on a pas su profiter à une époque où tout ce qui pouvait alléger le portage constituait une mesure, non seulement matériellement utile, mais politique, sous le rapport de nos relations avec les indigènes, pourrait-on presque dire malgré l'exiguïté du sujet.



Le chien européen semble pouvoir vivre au Congo. Il existe une race de chiens indigènes, d'ailleurs assez laids ; mais les indigènes ne soignent les leurs que pour les manger, sans soupçonner, probablement, le parti qu'ils en pourraient

tirer au point de vue de la garde et de la chasse.

La Société hollandaise a fait à Brazzaville une tentative d'élevage de l'autruche. Lors de mon départ, on estimait que ces oiseaux arriveraient à s'acclimater. Cependant, on peut penser que, d'une manière générale, le Congo n'est pas favorable à l'autruche, qui exige de grands espaces plats, caillouteux, peu boisés et secs : adjectifs dont l'antithèse est la caractéristique du Gabon et du Moyen-Congo. Par contre, peut-être, plus tard certaines contrées de l'Oubangui-Chari-Tchad seront-elles propices au succès dans cet ordre d'idées ; c'est là une perspective d'autant moins chimérique que ce genre d'exploitation demande peu de main-d'œuvre, pour un produit très cher sous un volume insignifiant, ce qui rend sans portée la seule objection que l'on pourrait faire à ce propos, relativement au coût du transport, de régions si éloignées, jusqu'au port d'embarquement.



L'Afrique Equatoriale est-elle un pays ou l'élevage des animaux de consommation, ovidés et bovidés, puisse être considéré quelque jour comme devant constituer une source de revenus ? Pour être plus précis : peut-on espérer tirer parti des immenses espaces herbeux situés dans les régions dominant les vallées du Congo et de ses affluents pour y pratiquer l'élevage tel qu'il fut compris en Argentine, en Uruguay, au Chili, où il

a constitué l'assise première de la fortune publique ?

Il est bien difficile de répondre à cela pour le moment, attendu que l'essai n'a pas encore tenté ni même, je crois bien, la question étudiée. Elle le sera seulement lorsque, dans une région judicieusement choisie, on aura, au bout de deux ou trois ans, constaté que les méthodes sud-américaines de pacage et de garde sont applicables dans cette partie de l'Afrique.



J'ai parlé exclusivement des méthodes sud-américaines parce que ce sont les seules susceptibles de donner, avec un minimum de main-d'œuvre, de frais et de soins, un rendement progressif susceptible d'atteindre les plus larges données.

Pour tenter ainsi l'élevage sur une grande échelle, un personnel spécial, venu du dehors, sera bien entendu nécessaire, tout au moins aux débuts, et il faut admettre que le cheval pourra vivre dans la région adoptée : Les éleveurs de la Nouvelle-Calédonie ne se sont-ils pas adapté avec succès les méthodes sud-américaines, en formant un personnel français de « gauchos », gardiens-cavaliers ?

Assurément, les parties où ces exploitations pourraient s'organiser au Congo ne ressemblent guère au « Campo » de l'Argentine. Ce sont, si j'en juge parce que j'ai vu, des pays assez accidentés, où l'eau abonde, d'ailleurs, dans les vallées boisées,

mais où l'herbe, après les feux de brousse, d'un usage général, atteint vite les proportions de hauts roseaux d'apparence peu comestible pour les animaux.

Il est toutefois permis de croire à la réussite de tout ce qui sera tenté dans cette voie, puisque, je l'ai dit en traitant ici de la chasse, le bœuf sauvage existe en troupes partout où le terrain lui est propice.

La question est d'autant plus intéressante qu'elle est, en quelque sorte, intimement liée au développement minier du massif du D'Joué. La mise en exploitation de ces mines, si, comme tout permet de l'espérer, les résultats répondent aux prévisions, provoquera une adduction considérable de main d'œuvre, d'origine vraisemblablement, pour partie, étrangère au Congo. Or, on a pu déjà éprouver quelles difficultés présente l'alimentation sur place de quelques centaines de travailleurs indigènes. Que sera-ce le jour où l'on arrivera aux effectifs de grande exploitation? Dans cette région, comme ailleurs, par tradition des temps à peine passés de la guerre endémique entre villages, par paresse, aussi, l'indigène produit juste la quantité de manioc et de bananes nécessaire à sa consommation. Il vend peu, et, le plus souvent, paraît réfractaire aux offres d'achat. D'autre part, et d'abord, l'importation des vivres est très coûteuse, puis, fait plus grave, d'une régularité parfois aléatoire.

L'introduction de l'élevage en grand dans les parties du Congo susceptibles de recevoir à un moment donné un afflux de population se pré-

sente donc, vous le voyez, non seulement sous le jour d'une branche nouvelle offerte au développement économique de l'Afrique Equatoriale, mais sous celui, plus immédiat, d'une nécessité imposée par la mise en valeur des richesses de notre colonie.



Il ne serait cependant pas exact de dire que rien n'a été essayé, au Congo, au point de vue du grand élevage des bovidés, conçu sur de larges bases. C'est aux Belges que revient l'honneur de l'avoir tenté les premiers dès 1887. Ils ont choisi dans ce but la grande île de Mateba, d'une superficie de 14.000 hectares, située dans le Bas Congo, entre Boma et Banano. Les premiers essais remontent à une vingtaine d'années. Les débuts furent pénibles. Aujourd'hui l'affaire est en pleine prospérité. On est parvenu à obtenir un coefficient de 9.000 bêtes.

Dans son livre, *Au Congo*, où M. E. de Mandat-Grancey a su mettre un esprit de charmante finesse au service d'une documentation pleine d'intérêt, il raconte les débuts de l'affaire de Mateba, et rappelle combien ils furent difficiles :

Du reste, on s'y attendait, car on savait que les Portugais avaient souvent essayé d'introduire du bétail dans le pays et n'avaient jamais pu l'y acclimater. On commença par faire venir des taureaux et des vaches de race flamande. Et d'autres aussi, qu'on alla chercher à Madère. Les résultats furent très médiocres. Indépendamment du

climat qui les éprouvait beaucoup, on avait à lutter contre une difficulté d'un ordre spécial. Ces pauvres bêtes, habituées à ne rien trouver de plus gros qu'une grenouille dans les mares où elles allaient boire, s'approchaient sans défiance des ruisseaux dont est sillonnée l'île de Mateba quand elles avaient soif, et se faisaient happer par les crocodiles du fleuve, qui se cachaient dans les touffes de roseaux pour les guetter. De sorte qu'on en a perdu des quantités.

Il faut dire que les crocodiles de ces pays-ci sont terribles. J'ai beaucoup fréquenté ces charmants animaux à Madagascar et en Cochinchine, où les plus gros que j'ai vus ne dépassaient guère 2 ou 3 mètres. Mais ici ils atteignent des dimensions invraisemblables. M. Delcommune dit qu'il en a tué qui avaient 9 mètres de longueur. Et le capitaine Wyns, qui est pourtant le plus modeste des chasseurs, affirme en avoir tué un autre de 10 mètres. On conçoit que de pareilles bêtes constituent un danger pour l'élevage.

Plus tard, on fait venir de Mossamédès des vaches à longues cornes, accoutumées au climat, et...aux crocodiles. Peu à peu l'affaire s'est développée, pour prendre l'essor qu'elle a atteint aujourd'hui. A l'heure actuelle, Mateba alimente en viande Boma, Matadi, la garnison de Chinkakassa et tout le personnel, européen et indigène, du chemin de fer Matadi-Léopoldville. On s'est contenté jusqu'ici de tirer parti de la viande et des peaux. Les autres sous-produits ne sont, paraît-il, pas traités, alors qu'en Sud-Amérique ils constituent, au contraire, un des principaux facteurs de bénéfices.

***

Dans les environs de Brazzaville, les Messageries Fluviales ont installé un établissement du plus haut intérêt, en ce sens qu'il a pour objet non seulement de pourvoir, dans la mesure nécessaire, à l'alimentation de la ville, mais de constituer un noyau d'acclimatation, d'où naîtra peut-être la développement du pays sous le rapport qui nous occupe en ce moment.

Cet établissement, dirigé par un de nos compatriotes, M. Cambay, un Congolais de la première heure, est situé en un point élevé, exceptionnellement favorable, au-dessus des premiers rapides du Congo, à une douzaine de kilomètres de Brazzaville, en un lieu nommé Gampaka. Là existe déjà un noyau d'une soixantaine de vaches, cinq taureaux. Fait très intéressant, ce troupeau est constitué par une sélection faite entre des animaux venant du Sénégal, de Benguela, dans le Congo Portugais, de la région du Tchad et de la Haute-Sanga. Les produits mâles sont envoyés à la boucherie de Brazzaville. Les femelles restent à la ferme d'élevage.

Il va donc vraisemblablement se constituer là une race nouvelle, spéciale au pays.

D'autres centres d'élevage ont été instaurés au Congo belge, où, soit dit en passant, existe une très belle ferme modèle, près de Kinchassa; ils sont situés près de la voie ferrée, à quelque distance de Toumba. Un autre élevage, appartenant

aussi aux Messageries Fluviales, a été installé en amont de Brazzaville, sur la rive gauche du fleuve.

La ferme de Gampaka a également entrepris l'acclimatation des ovidés. Elle compte 215 brebis et 17 béliers, originaires soit de la région de Loudima, soit du Tchad ; ainsi que 25 chèvres et 5 boucs, produit d'un croisement entre la race du pays et quelques bêtes provenant des Iles du Cap Vert.

Des croisements ont en outre été faits entre le porc d'Europe et celui du pays. L'essai est à son début.

Enfin, un autre essai de croisement est en cours entre des coqs d'Europe et des poules indigènes.

De son côté, la Mission catholique possède un centre d'élevage qui, paraît-il, prospère.

Comme on le voit, il existe là un ensemble dont la réussite et l'extension sont de la plus haute importance pour la colonie.

En réalité, le Congo contient quatre espèces indigènes dont l'élevage eût constitué pour lui, si l'incurie des Noirs n'était si profonde, un large élément de profits, et, pour la population blanche, des ressources précieuses : le porc, la chèvre, la volaille et le canard. L'espèce congolaise de ces derniers, ornés d'une volumineuse crête rouge, est même tout à fait remarquable par sa taille et sa qualité.

Quand on sera parvenu à faire comprendre aux Noirs, au fur et à mesure de leur assimilation bien lente pour la plupart, peut-on craindre, l'intérêt qu'ils auraient à se livrer à l'élevage de ces

espèces sur une vaste échelle, on sera arrivé ainsi à un résultat de « la plus haute » portée.

Ne vous étonnez pas de ce qualificatif un peu dithyrambique appliqué à un sujet où il est question de porcs, de chèvres, de volailles et de canards. Il correspond aux faits.

En effet, le jour où l'indigène, suffisamment pourvu, introduira dans son alimentation autre chose que le rebutant manioc et l'affreuse banane-cochon dont sa passivité se contente aujourd'hui, un grand pas aura été fait dans la voie de la lutte contre sa misère physiologique, et, par là, si, comme la plupart des gens autorisés le croient, il existe entre elle et la trypanosomiase un lien étroit, contre le terrible fléau qui menace l'Afrique Equatoriale tout entière dans son existence.

Une telle transformation de la mentalité et des facultés négatives du Noir est-elle impossible? On peut espérer le contraire. Notre contact lui apporte des besoins nouveaux. J'entends, par là, des besoins sains et profitables, et non pas seulement le goût de l'alcool, comme se plaisent à le répéter les sédentaires contempteurs de notre action coloniale.

Dès que ses moyens le lui permettent, le Noir — je parle de celui qui est déjà en relations suivies avec nous — manifeste un goût prononcé pour les vêtements européens; ceux-ci jurent bien un peu, parfois, avec ses tatouages ; mais qu'importe; l'essentiel n'est-il pas que les populations deviennent des consommatrices de nos produits et que les besoins qui leur seront créés peu à peu les incitent au travail ?

Certaines bimbeloteries, les miroirs, notamment, la parfumerie, les ustensiles émaillés, les pagnes semblent appelés à passer rapidement parmi les objets usuels, partout où la factorerie met ses marchandises à la portée de l'indigène. D'autres besoins lui viendront ; ainsi, s'il use depuis longtemps des allumettes, il commence seulement, par contre, à apprécier l'emploi de la bougie.

Le Noir pourvoit à peu près exclusivement aux quelques dépenses que lui permettent ses ressources par la vente du caoutchouc, et, pour quelques-uns, de l'ivoire. Et encore récolte-t-il le minimum de latex possible, parce que le moindre effort est sa préoccupation dominante.

Or, les quelques besoins qui commencent à se manifester chez lui peuvent être orientés vers le mieux-être. Pourquoi ne pas chercher à « stabiliser » peu à peu la population en la poussant à améliorer son habitat, à substituer les constructions en pisé, les huttes plus spacieuses aux paillotes, à cette précaire conception du village, qui fait du Congolais, non un nomade, mais presque un errant ? Le jour où ce point sera acquis, un grand pas sera fait vers l'éducation de l'indigène, au point de vue de son accession à la culture et à l'élevage. Mais que de temps et de persévérance à prévoir avant cette évolution, en ces contrées où tant de régions échapperont, pour longtemps encore, à notre action !

***

Je ne connais pas de preuve plus évidente de l'éloignement de ces populations pour le travail et de leur aversion pour l'effort, que la négligence incroyable dont elles, si dépourvues du nécessaire, le plus souvent, et condamnées à vivre de manioc et de bananes d'un bout à l'autre de l'année, font preuve à l'égard des ressources ichyotologiques que renferment à profusion les innombrables cours d'eau du Congo et les rivages maritimes de ces pays. Quelques rares pêcheurs alimentent, très sommairement, Brazzaville de poisson. Je n'en ai vraiment vu un approvisionnement marchand que dans une factorerie située à l'embouchure de la Likouala Mossaka. Et encore, cette marchandise indigène doit-elle provenir du fait de nos compatriotes établis là, et sa vente cesserait-elle dès que ceux-ci négligeraient de s'en occuper.

Détail à noter : les hommes du *Lamy* râflèrent en route tout ce qu'ils purent de poisson et de viande fumée, — parmi laquelle il m'arriva souvent de remarquer de répugnants quartiers de crocodile, — pour le revendre en route. C'est, d'ailleurs, me dit-on, la perspective du gain provenant de ce trafic de gagne-petit, qui permet à la flotte congolaise française et étrangère de recruter parmi toutes les races de là-bas ses équipages, même pour les emplois exigeant une besogne dure. Ce qui tendrait à prouver que, si ces gens sont en

général réfractaires au travail, un certain esprit de mercantilisme bien compris n'est pas étranger à leurs cerveaux mineurs.

Autre détail, non moins curieux : c'est chez les Boudjos seulement, les plus inférieures et les plus primitives de ces peuplades, que j'ai vu des pêcheries fixes organisées, et, d'ailleurs, ingénieusement établies.

Dans cet ordre d'idées encore, il y a donc une éducation à faire, un élément de lutte à susciter contre la misère physiologique, lutte que tous nos compatriotes avertis considèrent comme un des devoirs les plus urgents de notre action civilisatrice.

Dans les parties maritimes du pays, l'apathie des Noirs n'est pas moindre. Aussi, le poisson frais de mer est-il partout une rareté : à Libreville comme à Cap-Lopez, à Banane comme à Matadi. Lors de notre dernier passage à Cap-Lopez, où nous attendîmes deux jours l'arrivée de *l'Afrique*, le commandant de *l'Alembé* et le chef du service des douanes eurent l'amabilité d'organiser pour nous une partie de pêche. Quelques coups de senne suffirent à emplir une pirogue des poissons les plus beaux, les plus variés, et, nous pûmes en juger, les plus succulents. Il y aurait, à Cap-Lopez, un centre de consommation certain, car, je l'ai dit, le mouvement de la navigation y est considérable. Or, là comme ailleurs, les Noirs dédaignent, pour la vente aussi bien que pour leur propre consommation, le parti qu'ils pourraient tirer de la pêche. Cela peut dépasser l'entendement de quiconque ignore la

mentalité du Noir équatorial, mais c'est ainsi.

Les Belges tentent en ce moment de provoquer la création d'une pêche maritime par l'organisation, à Banane, d'une école de pêche. Un vapeur a même été affecté à ces essais. Mais les choses en sont encore trop à leurs primes débuts pour qu'on puisse faire plus que mentionner cette tentative. Pourtant le Noir marque pour le poisson conservé une prédilection marquée. Ainsi les plus petites factoreries de l'intérieur, tenues par les mercantis portugais, leur débitent, en quantité et fort cher, un poisson séché, bien médiocrement préparé. Ce poisson vient du Mossamédès portugais. Ce fait, en tous cas, semblerait démontrer pour nos pêcheries de la Mauritanie la possibilité de trouver au Congo un large débouché en faveur de leurs produits inférieurs.

Quelles que soient ses possibilités de réalisation, la question paraît valoir un examen : et il rentrait dans le cadre de cette étude de la signaler.

***

Je terminerai en touchant quelques mots du magnifique champ peut-être réservé à notre action par l'exploitation des richesses minéralogiques que renferme notre colonie.

On sait quel prix les Belges attachent à la possession de leur Katanga, dont on a dit que c'est « un bloc de cuivre... ». Ils ont entrepris une lutte énergique pour soustraire l'exploitation de ce pays à la sujétion britannique, et dépensent actuel-

lement dans ce but des sommes énormes. D'autre part, ils ont construit, de Boma vers Mayumbe, un petit railway destiné principalement à la mise en valeur minière de cette partie de leur colonie.

Sans établir une comparaison entre le Katanga et le massif minier qui se trouve situé au nord du D'Joué, — comparaison pour laquelle les éléments me font défaut, — il est permis dès aujourd'hui d'affirmer que la nature a doté là notre Congo d'un élément de prospérité incalculable : cet adjectif pris ici dans le sens le plus large, puisque les apparences permettent tous les espoirs, et que l'évaluation des richesses contenues dans le sous sol de notre colonie n'a pu être faite, fût-ce approximativement, même pour cette partie, suffisamment connue déjà, de notre Empire africain; donc, à plus forte raison, dans celle où notre implantation est, soit de date récente, soit fort imparfaite encore.

Un fait frappe tout d'abord : c'est la situation de la région minière en question; elle se trouve exactement sur la route de Brazzaville à la mer. Il y a là, on ne saurait s'y méprendre, un facteur de premier ordre en faveur du développement économique à venir de notre Afrique Equatoriale. Quel que soit le tracé de la future voie ferrée, qu'elle passe, pour gagner le port choisi, par M'Boko Songho, les vallées de la Loudima et de Louémé, ou par tout autre tracé, elle devra traverser cette région, par Mindouli, où l'activité de la Compagnie minière du Congo français, grâce à une initiative, que l'on ne saurait trop louer, vient d'ouvrir une mine de cuivre dont on dit la teneur surprenante, et, avec

ses seuls moyens, construit une voie ferrée de 150 kilomètres pour atteindre le lieu de sa mine. Dès aujourd'hui, la compagnie commence à exporter vers l'Europe les premiers échantillons marchands de son exploitation.

Dans son discours d'ouverture du Conseil du gouvernement, en octobre 1910, M. le Gouverneur général Merlin a rendu à ce bel effort, qui mérite d'être connu en France, un juste et éclatant hommage.

Une seconde exploitation a été mise en marche dans le Haut D'Joué par une autre compagnie, en un point nommé Renéville, à une quarantaine de kilomètres de M'Bamou, poste situé à peu près à mi-route entre Brazzaville et Mindouli. Là, plusieurs galeries et des découvertes à jour ont été creusées ; et des minerais de cuivre et de calamine, d'une teneur surprenante, extraits.

Ces entreprises doivent être suivies avec la plus grande sollicitude, aussi bien dans la métropole qu'en Afrique Equatoriale. Leur succès, que rien ne permet, à l'heure actuelle, de mettre en doute, c'est le trafic assuré, la réussite certaine du futur railway de Brazzaville à la mer ; c'est le marché métropolitain s'approvisionnant en territoire français de matières pour lesquelles il a été jusqu'ici tributaire de l'étranger ; c'est la prospérité pour toute une fraction de notre domaine africain.

C'est, enfin, l'acheminement vers cette prédiction, dont nous devons accepter l'augure, énoncée par M. le Gouverneur général Merlin : « l'Afrique Equatoriale figurera, avant un quart de siè-

cle, parmi les plus belles et les plus riches possessions de la République française. »

***

Pourquoi ne s'appliqueraient-elles pas, à nous aussi, ces lignes que M. Emile Verhaeren, le grand poète belge, consacrait à l'action de ses compatriotes en Afrique :

Vraiment, là-bas, au loin, nous faisons œuvre belle et forte. Toutes les qualités de notre race se peuvent développer et se fortifier, en s'exerçant. C'est ce qu'il fallait. Oui, tout au fond de nous, nous sommes des tenaces, des pratiques et des héroïques.

En Belgique — comme nous en France — il est difficile de nous montrer sous ce dernier et suprême aspect. Le Congo nous en donne l'occasion. Il nous est une école morale. Les abus ! Certes, il y en a ; il est impossible qu'il n'y en ait pas. Il faut les avouer sans crainte ; ils sont fatals. Mais que cela ne diminue en rien l'orgueil que nous pouvons avoir légitimement d'être des colonisateurs.

Et, à ceux qui douteraient de notre avenir dans cette partie du monde, je répondrai seulement par ces chiffres :

En 1909, le commerce général du Congo belge a atteint 105 millions et demi, dont 78 millions et demi à l'importation !

Certes, notre Afrique Equatoriale, trop longtemps négligée peut-être par l'effet de la diffusion de nos intérêts coloniaux dans l'ensemble du globe,

limitée, en 1910, à des revenus qui n'ont pas dépassé 6. 746.000 francs, voit son commerce général atteindre seulement 30 millions de francs, chiffre moyen des derniers exercices.

Mais sommes-nous donc inférieurs à nos voisins, que nous ne puissions escompter un rendement égal au leur, le jour où nous aurons mis à la disposition de notre colonie l'intégralité des moyens d'action propres à assurer son développement ? Ce serait faire acte d'un patriotisme peu éclairé que de mettre un instant la question en doute. De même qu'il est du devoir des coloniaux de réagir avec une énergie convaincue contre l'état d'esprit, trop répandu dans toute une fraction du monde francais des affaires, qui fait éliminer par lui la France d'outre-mer de sa sphère d'action.

N'est-ce pas un industriel français, des plus puissants et des plus connus, qui me déclarait dernièrement : « Moi, jamais je n'entreprendrai rien dans une colonie française. On y est exposé à trop d'aléas, à trop d'interventions des pouvoirs publics. Et le monde est assez grand... »

N'allez pas croire cette mentalité exceptionnelle dans les milieux financiers, industriels et commerçants de la métropole. Elle est, au contraire, courante, et constitue un des obstacles les moins soupçonnés, mais les plus redoutables, peut-être, à notre expansion coloniale. De telles tendances doivent être combattues avec une vive énergie. Et l'argument décisif que l'on pourra leur opposer, c'est de travailler avec foi au succès des entreprises, nées au loin, en sol français,

sous l'impulsion de nos compatriotes plus hardis, plus dignes que tous autres d'être soutenus et encouragés ; ce succès même n'est-il pas, en effet, la raison d'être et la garantie d'avenir de notre empire colonial ?

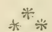
L'AUTOMOBILISME

En ces trente dernières années, notre pays a acquis un Empire colonial immense, qui est venu ajouter d'incalculables éléments d'expansion économique au vaste domaine que nous possédons déjà outre mer.

Il est de bon goût chez nous de faire de l'esprit à propos de tout. C'est donc un axiome courant de dire que nos colonies nous servent exclusivement à y exporter des fonctionnaires. Que nous y en envoyions annuellement un certain nombre de « chargements », cela ne fait pas de doute. Mais nous n'arrêtons tout de même pas là nos efforts d'expansion coloniale. Et les statistiques, qui nous montrent notre commerce général annuel avec nos colonies actuellement parvenu à un milliard, et en progression constante, sont là pour prouver, non seulement les résultats acquis, mais ceux qu'on peut attendre de l'avenir.

Pour me résumer d'un mot : Notre Empire Colonial doit devenir notre fournisseur de toutes les matières premières qu'il produit, et que nous achetons par centaines de millions à l'étranger, mais il doit être aussi le plus gros client de notre industrie. La Colonisation est une affaire, rien qu'une affaire, et le reste, administration et orga-

nisation militaire comprises, de simples rouages au service de cette affaire.



Ceci dit, examinons, pour rester dans notre cadre, et, en même temps, dans la limite des pays que je viens de parcourir et d'étudier, quel débouché peut offrir à l'industrie automobile notre Afrique Occidentale et Equatoriale.



L'aviation en est encore, et ceci n'est certes pas s'exprimer en contempteur, à ses primes débuts d'utilisation courante. Il serait même plus juste de dire qu'elle n'est pas sortie de la période héroïque ou de hardis pionniers, très dignes de notre admiration, consacrent tous leurs efforts et acceptent virilement tous les risques, pour transformer cette merveilleuse et toute récente conquête de la science appliquée, en un outil d'un maniement courant et d'une application généralisée.

Aux colonies, je dois le mentionner, on s'est tout particulièrement préoccupé de la question. M. Merlaud-Ponty, gouverneur général de l'Afrique Occidentale, et M. Merlin, gouverneur général de l'Afrique Equatoriale, l'ont mise au rang des questions constituant leurs programmes.

Une semblable sollicitude des pouvoirs publics

coloniaux à l'égard de la locomotion aérienne se justifie d'elle-même par les immenses services qu'elle rendrait, en ces pays où les distances sont énormes, les railways rares, et les routes plus rares encore.

Si donc la locomotion aérienne est encore seulement jusqu'ici du sport, si elle n'en est pas encore, telle est du moins mon opinion, à l'application utilitaire généralisée, le jour, vraisemblablement proche où elle aura définitivement conquis ce domaine, c'est assurément dans nos colonies d'Afrique qu'elle trouvera son plus large débouché. Exception faite toutefois pour les immenses vallées forestières du bassin Congolais, où les points d'atterrissage feront défaut, pour bien longtemps encore, sinon pour toujours.

Nos voisins congolais les Belges se sont, de leur côté, sérieusement préoccupés de cet objet. Le ministre belge des Colonies a décidé la création d'une commission ayant pour objet l'étude des applications de l'aviation au Congo.

Cette commission donnera au Gouvernement l'appui de ses avis et de ses travaux. Elle fera régulièrement rapport au Gouvernement sur le résultat de ses études et lui soumettra toutes propositions de nature à hâter l'application de la locomotion nouvelle dans la Colonie.

Sans croire à la possibilité d'établir dès à présent des services réguliers d'aéroplanes au Congo, disait dernièrement M. Renkin, dans un rapport au Roi, nous pensons cependant que le moment est venu de mettre la question à l'étude. D'autres pays nous ont précédés dans

cette voie, et la France notamment fait procéder, dans plusieurs de ses Colonies, à des essais d'aviation en vue de déterminer le degré pratique de la nouvelle invention. Il nous a paru qu'il était indispensable de rechercher dès maintenant les points au Congo qu'il y aurait éventuellement utilité à relier par des services d'aéroplanes, d'en étudier les itinéraires au point de vue de la nature des terrains, des lieux d'atterrissage, des points de repère, de la température, du degré hygrométrique de l'air, des régions à traverser, du régime des vents, etc., de même qu'il y aurait intérêt à noter les expériences réalisées par les pays étrangers dans ce même ordre d'idées Ce sera la mission de la commission de réunir les éléments et d'en faire la synthèse, de manière à mettre le Gouvernement à même de prendre, le moment venu, une décision en connaissance de cause.

Ces lignes résument excellemment la situation actuelle, au point de vue qui nous occupe ici.

Notre administration sera évidemment appelée à entrer à bref délai dans une voie identique.

***

La locomotion automobile doit trouver dans l'Afrique Française un important débouché. L'emploi des transports par auto-camions est étudié, en ce moment même, sur différents points. Ici encore on en est aux débuts, pour la raison bien simple que les routes sont peu nombreuses, je l'ai dit. Cependant, dans les contrées où le sol, uni et dur, permettra l'établissement de pistes automobiles, il n'est pas douteux que le développement de ce mode de communications ne soit progressi-

vement adopté, en raison même du défaut de bêtes de somme et de trait dans nombre de régions. L'industrie intéressée fera donc bien de suivre avec attention le mouvement qui commence à se dessiner dans ce sens.

L'automobilisme proprement dit se trouve, pour les mêmes raisons, dans des conditions identiques. Je dois, à ce propos, signaler un fait très intéressant. A l'occasion du voyage d'inspection que M. le gouverneur général Merlaud-Ponty vient d'effectuer au Dahomey, en compagnie de M. le gouverneur Malan, ces deux hauts fonctionnaires ont pu parcourir en auto une bonne partie de la colonie. Cet exemple peut être considéré comme significatif.



L'automobilisme nautique est, lui, nettement entré dans la voie de l'application courante. Chose inexplicable, c'est à Dakar, pourtant devenu en ces dernières années un grand port d'escales, qu'il est relativement le moins employé. J'y ai remarqué, cependant, une excellente embarcation, appartenant à une firme privée. Nul doute que cet exemple ne soit suivi, notamment par les différentes administrations, lesquelles en sont toujours, pour leur plus grand inconvénient et pour celui du public, demeurées aux antiques canots à rames, d'ailleurs assez mal tenus, généralement.

Par contre, à Conakry, en Guinée, une entreprise privée possède une flottille d'excellents bateaux à moteur qui assurent, dans de parfaites

conditions, les communications entre la rade et la terre.

De même, à Grand-Bassam, en Côte d'Ivoire, à Cotonou, au Dahomey, points où l'importance du trafic maritime a justifié l'établissement de grands warfs, puissamment outillés, de bonnes vedettes servent maintenant couramment au remorquage des surfboats et au va-et-vient entre le warf et les navires mouillés sur rade.

Toute une partie de la côte d'Afrique, du Cap des Palmes au Gabon, est à « Régime Lagunaire ». Il s'est formé là, entre la terre ferme et l'Océan, une suite ininterrompue de grands lacs, communiquant entr'eux, et que sépare du large une étroite bande de sable, échancrée çà et là, éternellement battue par la formidable, la redoutable barre.

Les régions lagunaires, pour n'être point des plus salubres, n'en sont pas moins le centre de l'activité économique de cette partie du Continent Noir, par les facilités de communication qui permettent aux négociants de concentrer aisément leur production vers le lieu de chargement pour l'Europe.

Aussi l'industrie auto-navale a-t-elle trouvé, dans ces pays, un certain débouché. Mais combien insuffisant encore, et au-dessous des besoins réels de ces pays, en progression constante et rapide.



Au Gabon, la France possède un admirable domaine dont le plus grand défaut est d'être à peu près inconnu de la Mère-Patrie. Notre premier établissement, dans ce pays, est cependant un des plus anciens de l'Ouest Africain, puisqu'il remonte à 1840. Pour des causes multiples, dont l'exposé sortirait des limites de cette étude, nous avons tiré jusqu'ici de cette merveilleuse contrée un parti minimum, pour ne pas dire nul. C'est assez dire que rien n'y existe, encore sous le rapport de l'automobilisme nautique. C'est à lui, convient-il d'ajouter, puisqu'ici manquent toutes autres voies que celle de l'eau, que les grandes exploitations, dont quelques-unes en voie de formation, recourront, le jour où leurs besoins les amèneront à être en contact fréquent avec la mer soit par Cap-Lopez, soit par Libreville.

Dans la partie maritime du Congo, de l'embouchure à Matadi, si la rive portugaise est à peu près déserte, par contre, sur le territoire belge, Banane, d'abord, puis la capitale, Boma, offrent un intéressant caractère d'activité et de visible développement. Une importante flottille de vapeurs commerciaux existe à Boma. Les auto-canots sont rares, assurément. Mais non absents, et je citerai, à ce propos, ce fait : à l'extrémité de la ville, devant une jolie villa bien encadrée, se voit, sous un abri confortable, une grande et très élégante embarcation automobile de plaisance appartenant au Consulat Général Britannique.

***

Il me faut ici répéter une remarque déjà faite, et d'ailleurs fâcheuse : c'est l'extraordinaire indifférence de la part de nos compatriotes établis aux colonies, pour tout ce qui est sports ; à l'encontre des colonies anglaises où les sports, intensivement et généralement pratiqués, constituent au contraire un adjuvant puissant au point de vue de la santé morale et physique des coloniaux.

Quel admirable champ de yachting, de pêche, et de chasse sur l'eau, constitueraient cependant toutes ces contrées, si l'on voulait faire le petit effort de s'organiser pour en tirer parti sous ce rapport!

Au Congo, l'automobilisme nautique est inexistant. Il le restera longtemps encore, sans doute, malgré les incomparables services qu'il rendrait, en ces pays où les distances sont si considérables et la voie d'eau le seul moyen de communication, le plus souvent. Cela tient au défaut de personnel à même de conduire, et surtout d'entretenir des moteurs, puis, aussi, au coût et aux difficultés de transport de l'essence, principalement sur le railway de Matadi à Pool.

Une initiative importante est à signaler cependant : les Belges ont décidé l'établissement d'une canalisation pour le pétrole, entre Matadi et Léopoldville, leur capitale sur le Moyen-Congo. Mais, je me hâte de l'ajouter, ce travail, considérable puisque la distance à franchir est de 395 kilomètres, est entrepris, non pas en vue d'actionner les

ferries au moyen de moteurs, mais de substituer comme combustible le pétrole au bois, actuellement employé. Cependant, du jour où l'on pourra disposer sur place d'un large et économique approvisionnement de carburant, il n'y a pas de raison pour que la navigation automobile ne prenne pas son essor en ces régions où, visiblement, elle constitue absolument un besoin.

Elle a d'ailleurs fait là-bas son apparition : et la mission hydrographique française venait de recevoir, lors de mon départ de Brazzaville, une forte vedette automobile, dont les essais avaient donné toute satisfaction.

Je terminerai sur ce sujet par quelques considérations, mettons même, si voulez, par quelques conseils que je ne crois pas superflus. Au demeurant, s'appliquent-ils à l'exportation, non seulement coloniale, mais générale : un vaste champ, plein d'avenir, s'ouvre, en tous les pays neufs, à nos ateliers de construction, à nos chantiers navals. Mais ces pays sont « neufs ». J'insiste à dessein sur le mot. Ils sont donc, non pas seulement à conquérir à notre industrie, mais à attirer, à retenir à elle, je dirai même à convertir.

Les fournisseurs de ce matériel doivent pour cette raison bien se pénétrer d'une chose : c'est qu'un échec, auprès d'un seul client, suffit à leur faire perdre, sinon à jamais, du moins pour bien longtemps, une place tout entière.

Le matériel où le pétrole sera, autant que possible substitué à l'essence, doit être simple, sûr, et comporter, avec le minimum d'entretien, le maximum de facilité de conduite, étant donné

qu'il sera, neuf fois sur dix, conduit par des gens étrangers à toute notion de mécanique.

La coque doit être conçue avec le souci du service à effectuer : très marine, pour la mer ; stable, de faible tirant d'eau pour la lagune ; à ces dernières qualités, elle devra, pour la rivière, où les courants sont, aux hautes eaux, souvent terribles, joindre la vitesse.

Les ventes de matériel d'occasion sont à déconseiller, aussi bien pour le vendeur que pour l'acheteur.

Il faut, surtout, — et c'est là un scrupule d'autant plus nécessaire qu'il intéresse la renommée même de l'automobilisme nautique au dehors, — se garder d'expédier du matériel qui ne soit pas « au point ».

J'ai vu, sur notre propre paquebot, embarquer pour la Côte d'Afrique une chaloupe automobile, que des ouvriers retapaient encore à la va-vite, au moment de notre appareillage. J'eus, par la suite, la curiosité de l'examiner à loisir. C'était un abominable clou. Et, quelque prix qu'il l'ait payée, le client était « refait ».

Ce sont là, en général, de déplorables procédés commerciaux. Lorsqu'ils s'appliquent à une clientèle non avertie, déjà rebelle d'instinct, inapte à réparer, à bien entretenir même ce qui lui est fourni, mais cependant si susceptible, à son insu même, de devenir importante, une telle façon de traiter les affaires est pire qu'une maladresse isolée, puisqu'agir ainsi, avec un seul client, c'est risquer de compromettre dans toute une région de profitables débouchés qui ne demandent qu'à naître.

L'OUTILLAGE ÉCONOMIQUE

Dans un précédent chapitre, j'ai confronté les chiffres que voici :

Le Congo belge fait 105 millions 1/2 de commerce général.

Le Congo français 30 millions.

Et cependant, ces deux colonies, sans être dans des conditions absolument identiques, présentent une superficie, un climat, une population à peu près analogues.

Avec cette différence, toutefois, que l'œuvre belge remonte à une trentaine d'années seulement, et la nôtre, par le Gabon, à plus du double.

Certes, je me garderai de poursuivre un parallèle qui nous entraînerait bien loin des limites que je me suis tracées, et, au demeurant, d'ailleurs inopportun en l'espèce.

Ce qu'il est nécessaire, par contre, de faire ressortir, parce que cela rentre essentiellement dans les données de ces études, c'est la dissemblance des aménagements d'ordre public entre les deux grandes colonies africaines.

Les Belges ont muni le Congo, de Banane à Matadi, d'un balisage maritime diurne absolument complet et irréprochable, aussi parfait que ce

qu'on peut voir de mieux dans cet ordre d'idées, en Europe.

Le port de Boma est doté de quais en maçonnerie d'une construction à laquelle on pourrait seulement adresser un reproche : celui d'être trop luxueux pour ce pays.

Le port de Matadi comporte deux superbes warfs, pour l'accostage des paquebots.

Stanley avait dit : « Sans un railway, je ne donnerais pas un penny de tout le Congo. » Ils ont créé, au prix de quels sacrifices, on le sait, le fameux chemin de fer Matadi-Léopoldville, bientôt peut-être transformé en railway électrique à écartement normal, et devenu, depuis, l'une des affaires les plus prospères de l'Afrique.

De Boma, ils ont établi un chemin de fer à voie de 60, qui va rejoindre, à 80 kilomètres dans l'hinterland de la rive droite du Congo, l'angle formé par notre frontière et celle du Cabinda portugais. La richesse minière de cette région serait, prétend-on, considérable.

On sait quel effort colossal font, avec la construction du chemin de fer des Grands-Lacs, nos voisins, pour canaliser vers le Congo la production future de leur Katanga, et le soustraire à l'attraction britannique.

Sur le Pool, les Belges ont aménagé, dans une mesure inégale, mais avec un souci identique de répondre aux nécessités pratiques, les deux points de Kinchassa et de Léopoldville.

A Kinchassa, un appontement flottant permet l'accostage des navires dans des conditions aisées, pratiques, et confortables pour les passagers.

Un chevalet, monté sur quatre pylones métalliques, a été édifié pour le levage des navires.

A Léopoldville existe un port complet, considérable, et représentant une grosse immobilisation de capitaux. Des quais droits, une cale, un slip, un matériel de dragage, des ateliers de construction forment un ensemble d'une véritable valeur. Lors de ma visite, on construisait là une coque de 500 tonneaux, sur le point d'être lancée : à côté, sur le slip, le vieux *Dolizie*, réparé en vue de notre mission hydrographique, montrait ses formes, peu satisfaisantes.

« Léopoldville est une usine », me disait avec une pointe de dédain un de nos compatriotes, évidemment désintéressé des contingences matérielles. Je crois, moi, que c'est le plus bel éloge que l'on puisse faire de ce qui a été accompli, en ce point, par les Belges.

Entre Léopoldville et Kinchassa, a été installé un balisage bien compris.

Chose incompréhensible pour qui connaît le sens pratique et la netteté de jugement des Belges : leur installation sur le Pool, qui est, pour eux comme pour nous, la base même de leur Empire de cette partie de l'Afrique, comporte une erreur énorme et double : la première, c'est de n'avoir pas réparti en un centre unique leur action, et, plus encore, de ne point l'avoir condensée à Kinchassa. Kinchassa, situé à une dizaine de kilomètres en amont de Léopoldville, est juste en face de Brazzaville. Elle est donc le point de transit obligé de notre Congo : tout ce que nous en exportons, tout ce que nous y recevons, passe par

Kinchassa. On peut avancer, sans crainte d'erreur, que nous fournissons la majeure partie du trafic de ce point.

Par contre, Léopoldville est un cul-de-sac, comme l'est lui-même l'onéreux tronçon de voie qui relie cette ville à Kinchassa.

Il y a donc là une manifeste et bien superflue dissémination d'effort; qui dit, en cette matière : dissémination, dit, par là même : mauvaise répartition.

Mais il est là un fait plus grave, et très manifeste à l'œil le moins prévenu : le Pool est une immense cuvette, parsemée d'îles, où, sur 40 kilomètres de long et autant de large, l'immense fleuve, échappé à la longue étreinte du Couloir, vient s'épandre, avant de se précipiter, étranglé de nouveau, dans la série de rapides qui, de près de 300 mètres d'altitude, sur une longueur de 300 kilomètres, aboutit au Chaudron de Matadi.

Au-dessus du premier rapide s'étend, loin dans le Pool, une zone de redoutable attirance, de succion, pourrait-on dire. On conçoit sans peine quel danger offre, pour la navigation, ce phénomène. Or, c'est exactement ce lieu que l'on a choisi pour y édifier Léopoldville. Il semblerait qu'une sorte de bravade contre les invincibles forces de la nature, comme si l'on s'était plu à imposer à la navigation de frôler l'abîme, ait présidé à ce choix. Aussi les manœuvres de navires sont-elles infiniment délicates et parfois dangereuses. Des précautions spéciales ont dû être prises. Aucun vapeur n'entre à Léopoldville, ni n'en sort, sans être escorté. Et, pour cet office, le yacht-remor-

queur du commissaire belge, *le Campanar*, est constamment sous pression. Des accidents se sont déjà produits. D'autres demeurent à tout instant possibles dans l'avenir.

J'ai cherché à connaître la raison de ce « loup », comme on dit en termes de constructeur. L'explication qui m'en a été donnée est que, « dès le début, Stanley avait adopté cet emplacement et qu'on l'a, pour cette raison seule, conservé ».

Cet argument ne m'a pas convaincu. Nos voisins ont, manifestement par une faute initiale de conception d'ensemble en ce point, sinon annihilé, tout au moins considérablement diminué la valeur de leur effort, pourtant très réel et très digne en lui-même, d'être admiré.



Si, maintenant, tournant notre attention vers notre Afrique Equatoriale, nous faisons le bilan de ce que nous avons accompli pour l'aménagement de notre colonie, que trouvons-nous ? A Libreville deux petites bouées mal visibles et un bout de môle en maçonnerie représentent le total des résultats obtenus par nous dans cette voie, depuis 1842. On ne peut donc pas reprocher au berceau de notre Congo d'avoir coûté à la métropole trop cher en travaux publics exécutés, sinon en frais d'administration de ce chef, pendant cette période de bientôt soixante-dix années.

Peut-être y a-t-il une ou deux autres bouées à Cap Lopez. Elles ne doivent pas être grosses, car nous les cherchâmes en vain. Quelques apponte-

ments particuliers. Dans l'Ogôoué et ses affluents, dans la région des Lacs, aucun aménagement. Du reste, jusqu'ici, convient-il d'ajouter, la nécessité n'en est pas apparue.

De même, le trafic des différents points de la côte : Sette-Cama, Nyanga, Mayouba, Loango, n'a pas justifié jusqu'ici de recourir à d'autres moyens que le surfboat pour les communications entre la navigation et la terre. Cependant, à Loango, le défaut de tout outillage dut se faire sentir plus d'une fois pendant la longue période où la route des caravanes assura seule les communications avec l'intérieur.

Ce qui reste sans explication, c'est que, depuis trente ans que nous sommes parvenus au Pool, aucune installation, aussi rudimentaire soit-elle, n'y ait été édifiée : pas une bouée pour marquer la pointe du banc de sable qui, loin au large, sépare en deux l'accostage devant la ville ; pas un appontement fixe ou flottant, même établi avec des moyens de fortune en attendant mieux, pour permettre l'embarquement ou le débarquement des passagers et des marchandises ; à telle enseigne que, lors de son départ, le Gouverneur Général lui-même dut, pour monter à bord, franchir en équilibre des madriers, qui se trouvaient là par hasard, et que l'on jeta en hâte par-dessus un margotas appartenant à un particulier. *La Dépêche coloniale illustrée* — n° 10, 10° année, p. 1 — a publié, précisément, une photographie représentant « l'embarcadère à Brazzaville ». Ce mot « d'embarcadère » ne manque pas d'ironie, car la photographie montre un groupe, pataugeant dans

la boue ou piétinant dans la poussière, le long d'une berge demeurée en l'état où de Brazza la trouva lorsqu'il atteignit le Pool.

Cette absence de toute installation en une si longue période de temps frappe d'autant plus que, exception faite du mouvement propre au Gabon, tout le trafic de l'Afrique Equatoriale passe par ce point, où fréquente constamment une flotte nombreuse, représentée par les grands ferries des Messageries Fluviales, par ceux de la Compagnie Citas, qui font le service du Pool, par les vapeurs de la Mission Catholique, de la Compagnie Hollandaise, de la firme Tréchot frères et par d'autres encore. Le défaut d'aménagement, même rudimentaire, en vue de seconder la navigation, demeure sans explication. Une telle lacune est rendue plus flagrante encore par le contraste de ce que l'on voit, sous ce rapport, sur la rive belge du Pool.

Ajouterai-je que les opérations de la douane s'effectuent, elles aussi, sans aucun abri, en plein soleil, comme cela se passait, du temps de sa domination, chez Bangkoua, en admettant que celui-ci ait jamais connu les joies du fisc.

Sur le Congo, l'Oubangui, la Sanga, comme sur les autres affluents aussi sans doute, rien non n'a été fait pour faciliter ou améliorer la navigation.

Pas de routes, bien entendu, à l'exception d'un tronçon en construction entre Fort-Sibut et Fort-Crampel : des sentiers indigènes.

Un réseau télégraphique étendu, mais d'un fonctionnement rendu irrégulier par la précarité de la ligne Brazzaville-Libreville.

Enfin, une voie étroite de 150 kilomètres due à

une entreprise industrielle, et reliant à Brazzaville et au Pool le massif minier de Mindouli.

Et vous aurez le « bilan » du point où nous en sommes dans la constitution de l'outillage économique de notre Afrique Equatoriale.

Une interrogation vient tout naturellement à l'esprit : Comment, dans une colonie aussi importante, où notre installation remonte à tant d'années déjà, où des intérêts si considérables sont engagés, a-t-on pu négliger à ce point tout ce qui était à même d'aider les initiatives privées, collectives ou individuelles, principalement en ne dotant pas la navigation fluviale et maritime, base même des relations commerciales en ces pays, de tout ce qui était à même de la seconder et de la mettre dans des conditions normales d'exploitation, voire de sécurité ?

Il faut, je crois, remonter à plusieurs causes pour trouver l'explication et la justification, s'il en est, de cet état de choses, dont la critique peut, au demeurant, s'étendre peut-être, sans crainte d'injustice ou d'erreur, à plusieurs de nos colonies.

On doit en rendre responsable, d'abord, notre système administratif, les néfastes effets d'un rattachement trop étroit à l'administration centrale métropolitaine, où la récente mesure relative au stage colonial doit, par contre, apporter dans une fraction de ce milieu d'excellents éléments de pratique.

Et combien on pourrait, avec justesse, généra-

liser ces lignes, que M. Alexandre Charlin écrivait dernièrement à propos de l'Indochine :

Affranchir le Gouverneur Général de la tutelle étroite des bureaux de la rue Oudinot ; le choisir parmi les résidents supérieurs de la colonie et lui laisser le temps matériel — dix ans — de faire œuvre utile... En un mot, affranchir et décentraliser l'Indochine, voilà quelle est, à nos yeux, la solution qui s'impose.

Ainsi libérée du joug de la « Direction des affaires d'Asie », appelée à la gestion souveraine de son propre budget, l'Indochine ne tarderait pas à retrouver sa prospérité.,.

Appréciation corroborée avec une force singulière par la situation faite au Gabon, et dont *le Temps* a dénoncé avec force l'anomalie et les conséquences :

Des trois colonies dont se compose le gouvernement général de l'Afrique Equatoriale, la mieux située, celle qui devrait être la plus prospère, le Gabon, est pleine crise. Le commerce, qui était monté en 1907 à 17 millions, n'a plus été que de 9 millions et demi l'année dernière ; il est retombé aux chiffres d'il y a dix ans. Les recettes s'en ressentent naturellement et le budget local est de nouveau en déficit. Il y a plus d'une cause à cette attristante régression. Mais la principale est imputable au gouvernement métropolitain. Si le système des grandes concessions n'a donné nulle part ce qu'on en espérait (*) il a été vraiment funeste sur la côte où il a empêché le commerce libre et les plantations de se développer comme ils l'ont fait sur les côtes voisines.

M. Merlin avait imaginé d'y mettre fin par un arrangement qui avait laissé aux compagnies concessionnaires

(*) On ne saurait accepter sans réserves cette appréciation.

de la côte la propriété de 120.000 hectares et qui aurait rendu 5 millions d'hectares à la liberté. Il y a un an que cet arrangement est prêt. Et depuis un an on attend que le ministère des colonies l'approuve ou le rejette. Qu'en est-il résulté ? Les compagnies, ne sachant pas si elles pourront continuer leur exploitation n'ont pas renouvelé leurs stocks dans leurs comptoirs ; le commerce libre, ne sachant pas si les concessions lui seront ouvertes, continue à se tenir à l'écart ; le trafic est suspendu ; les Européens ne font plus d'affaires et les indigènes, ne pouvant plus échanger leurs produits et se procurer les marchandises dont ils ont besoin, s'inquiètent. Ils commencent à donner des signes d'agitation.

***

Une autre part de responsabilité dans ce défaut d'action, dans cette lenteur de conception, négation même des méthodes coloniales en pays neufs, et que l'on constate si fréquemment chez nous, revient à la brièveté de séjours des fonctionnaires en un même poste, à leur instabilité, à leur non-spécialisation par colonie. J'ai déjà abordé ce sujet, mais j'y reviens parce que je le considère comme une des clés de voûte de notre œuvre coloniale.

Là comme ailleurs, il faut s'en prendre aux systèmes et non aux personnes. Je crois fermement, et l'expérience augmente en moi cette conviction, à la valeur générale des individus. Le savoir, le dévouement, la probité et le courage sont des qualités communes — communes au point qu'elles mettent à peine l'individu en relief — chez nos

compatriotes établis aux colonies. Et s'il est des exceptions, elles semblent être seulement pour confirmer la règle.

Alors, pourquoi un si piètre rendement devant la qualité du personnel ? Tout simplement parce qu'aucune œuvre de longue haleine — et la mise en exploitation d'une contrée encore partie impénétrée en est une au premier chef — exige, avec une parfaite connaissance des conditions générales de ce pays, de l'esprit de suite, du temps et de la méthode.

La connaissance du pays, on ne peut l'acquérir qu'en se spécialisant dans une colonie : l'esprit de suite exige une continuité de vues absolue de la part de la direction des services, donc l'établissement d'un roulement régulier permettant de satisfaire aux congés, aux vacances, sans interruption dans l'unité d'impulsion nécessaire : c'est d'ailleurs là le mode adopté avec succès dans la haute direction de certaines entreprises privées de la colonie. Enfin, je le rappelle, le corollaire de la spécialisation est l'avancement sur place, suivant le système britannique, appliqué d'ailleurs aussi au corps consulaire, système qui a donné à nos voisins d'outre-Manche les résultats que l'on sait.

Or, notre conception de l'administration coloniale est précisément appliquée dans des conditions telles que le contraire des principes nécessaires à la mise en valeur de nos colonies semble être l'objectif proposé. Depuis les hauts fonctionnaires jusqu'aux jeunes débutants, c'est d'un bout du monde à l'autre, des Antilles à la Réunion, de Madagascar en Afrique

Equatoriale, de Saint-Pierre et Miquelon en Afrique Occidentale, un perpétuel va-et-vient, une danse de réquisitions qu'il faut avoir vue pour y croire.

Je pourrais citer tel gouverneur qui, en un an, a occupé quatre parties différentes du monde ; tel administrateur qui, en un séjour de vingt-deux mois dans une colonie, a occupé trois postes différents. Et le Gabon a eu quatorze gouverneurs en cinq ans !

Aussi, dans toutes nos colonies, l'intérimat sévit-il avec une intensité à la fois singulière et déplorable. En certains gouvernements il est aussi difficile de trouver un titulaire que chez nous une sage-femme de deuxième classe. J'ai même vu ceci : dans un même gouvernement général, le titulaire d'un gouvernement faisant, dans un autre, un intérim, pendant qu'un intérimaire occupait son propre poste ! Je ne plaisante ni n'exagère...

L'intérimat est la négation même de la continuité de vues et de la faculté d'agir. L'état d'esprit de l'intérimaire se conçoit bien : il est fait du désir d'assurer le train-train des affaires courantes, sans secousses ni « histoires », pour s'éviter des ennuis ; sans innovations pour ne pas marcher sur les brisées du titulaire ; sans zèle, qui se retournerait contre lui-même. C'est, en un mot, tout ce qu'il faut pour piétiner sur place, pour annihiler avantages et profits, dans des pays où l'intensité de l'action, la brutalité, — pourrait-on presque dire — des initiatives sont une absolue nécessité en même temps qu'une condition de succès.

Croyez-vous que si les Anglais, dans le monde entier, les Canadiens, les Yankees, les Sud-Américains avaient appliqué nos méthodes colonisatrices, puériles et désuètes dans bien des cas, ils seraient arrivés aux résultats formidables et foudroyants que l'on sait, que j'ai vus de mes yeux? Des villes de centaines de mille âmes auraient-elles surgi en vingt ou trente ans, de la forêt nord-américaine ou du « campo » argentin ? D'immenses régions sauvages, à peine peuplées, il y a cinquante ans seulement, seraient-elles devenues les pourvoyeuses des céréales, des matières premières industrielles, des objets de consommation dont vit en partie aujourd'hui le Vieux-Monde ?

Et voilà pourquoi, comparant, je ne pus m'empêcher de trouver, en constatant, à Brazzaville, le défaut d'un moyen de débarquement quelconque, même de fortune, l'absence d'un simple abri pour les opérations de douane, que cela était une lacune significative, après tant d'années d'occupation.

Mais, au fait, nos méthodes, — je ne veux pas dire : nos errements, — ne sont pas un dogme. Et, puisque le rendement en est si manifestement mauvais, malgré la valeur professionnelle et le bon vouloir du personnel, ne pourrons-nous pas, quand nous en aurons la volonté, les changer, en nous inspirant de ce qui se fait ailleurs, et y réussit dans la mesure que l'on sait ?

Ce que j'ai dit de l'instabilité et de la non-spécialisation des fonctionnaires pourrait s'appliquer avec non moins de force aux officiers et sous-officiers de notre armée coloniale.

Eux aussi devraient être, plus encore que tous autres, spécialisés par colonie. D'abord, — et cet argument dispenserait des autres, — parce que, appelés fréquemment à remplir les fonctions d'administrateurs, ils ont besoin de posséder les mêmes connaissances que ces derniers de l'indigène et du pays. Puis, les troupes qu'ils sont appelés à commander sont très spéciales et d'un maniement souvent délicat. Le parti que l'on peut tirer de nos soldats noirs, a-t-il été dit souvent, est merveilleux ou négatif, suivant l'autorité que le chef sait prendre sur eux. Aussi vaillant, aussi homme de métier que soit un officier, il lui faut un peu de temps pour entrer en contact avec ses hommes, les connaître. Est-il téméraire d'affirmer qu'un officier rompu au commandement de telles troupes coloniales les aura en mains en quelques jours alors qu'un autre, nouveau venu, mettra des semaines ou des mois pour arriver au même résultat ?

Je ne parle pas des différences dans la façon de traiter les choses. Il peut arriver, il arrive d'ailleurs, qu'un doux négrophile succède dans un poste à un partisan de la manière forte, très forte même. Ces différences sont inévitables. Mais les effets en sont atténués si les hommes, officiers ou fonctionnaires, ont pour eux l'expérience du pays et des Noirs, soldats ou autochtones.

J'appuierai cette opinion, touchant la spécialisation coloniale des officiers, sur un exemple que je considère comme typique : j'ai eu le plaisir de voyager avec un excellent et charmant officier qui allait au Tchad. Son tour était venu de partir

et on l'avait envoyé là, « au front », puisqu'on se bat là-bas, où, plein d'entrain, il se rendait d'ailleurs avec une belle humeur très militaire.

Or, cet officier n'était jamais venu en Afrique. Il avait fait toute sa carrière en Extrême-Orient, spécialisé dans la région montagneuse du Tonkin, où il avait constitué une compagnie indigène ; de plus, peut-être seul en Indochine, il possédait couramment la langue spéciale de la région où il commandait. Cet officier pouvait donc, sur le terrain qui lui était, par un long séjour, devenu tout à fait familier, rendre d'exceptionnels services. Au Tchad, au contraire, il allait trouver un climat nouveau, des troupes très particulières, des conditions de campagne toutes différentes ; en un mot, un ensemble constituant pour lui un véritable apprentissage. Ajoutez à cela cinq mois pour parvenir à destination, cinq mois de retour, sur dix-huit à vingt-deux mois d'absence hors de la métropole ; déduisez le temps qu'il faut au meilleur chef pour prendre de l'autorité sur une troupe considérée généralement comme assez dificile à manier, aussi hétéroclite dans son recrutement que le sont nos tirailleurs du Congo, et vous reconnaîtrez, avec la logique, que seuls, des officiers spécialisés, peuvent, à qualités militaires égales ou non, donner, non seulement leur mesure, mais leur plein rendement.



Ainsi donc, et pour en revenir plus étroitement au titre de ce chapitre, il est permis de dire sans

exagération ni critique, que l'outillage économique de notre Afrique Equatoriale demeure tout entier à créer, puisque rien jusqu'ici n'y existe sous ce rapport. Non pas que cette importante question — importante en effet, puisque de sa solution dépend la mise en valeur de la colonie, donc sa raison d'être — n'ait préoccupé les hauts fonctionnaires auxquels ont été confiées jusqu'à ce jour les destinées du Congo français. La manifestation tangible de cette préoccupation réside même dans le nombre et l'importance des missions de tout ordre qui se sont succédé dans cette partie de nos possessions africaines depuis le jour où la première d'entre elles, celle de de Brazza en 1875, commença de nous assurer la possession de notre nouvel Empire noir.

Loin de moi la pensée de discuter l'opportunité et la portée de ces missions, dont toutes ont contribué à affirmer la valeur et la science françaises.

Mais, si l'on se place au seul point de vue général, on ne peut se défendre de quelque surprise et d'un regret, en constatant la négation jusqu'ici absolue de tout résultat économique et pratique, malgré tant d'efforts, de savoir et d'argent dépensés.

Est-ce donc là la faute des chargés de missions ou des hauts fonctionnaires dont le rôle est de les patronner et les couvrir? Non. Et le mécompte incombe, peut-on affirmer, à notre compréhension de l'administration générale en matière de colonies. Si la somme de travaux et d'argent que représente l'ensemble des missions organisées depuis

notre pénétration au Congo a abouti à un resultat nul, au point que nous n'y possédons même pas un embryon d'aménagements, c'est qu'il ne suffit pas d'envoyer des groupes d'hommes de valeur chargés d'étudier sur place tel ou tel problème. Quand les chargés de mission ont rempli leur programme et résumé leurs travaux en un rapport plus ou moins volumineux, leur rôle, à eux, est terminé. Et l'utilité de ces travaux n'apparaît plus que par la sanction matérielle qui leur est donnée. Or, si vous mettez le nombre et l'importance de ces missions, la qualité individuelle de leurs membres en regard de l'absence de sanctions pratiques à l'heure actuelle, vous voyez apparaître le vice de notre organisation. Nous manquons, en Afrique Equatoriale — et ailleurs — de plan d'ensemble, parce que les dirigeants directs de nos affaires coloniales sont éphémères dans leurs postes. Quel est celui d'entre eux qui a devant lui ce « temps matériel de faire œuvre utile », dont parle si justement M. Al. Charlin. A plus forte raison, quel, d'entre eux, bénéficia jamais de ces dix années d'action que notre confrère peut, sans exagération, représenter comme un minimum, pour que le personnel dirigeant soit en mesure d'agir avec efficacité? La réponse est acquise d'avance.

Un Gouverneur Général, un gouverneur, ont décidé l'étude de telle question, et mis au service de cette étude les compétences et les ressources nécessaires. La plupart du temps, ils le font dans cet état d'esprit des parents âgés qui élèvent des enfants avec la perspective de ne pas les voir

s'établir. Et c'est, neuf fois sur dix, ce qui arrive : l'enfant naît quand le père a disparu. Un successeur survient, qui, lui, n'a ni conçu ni suivi l'œuvre visée. Il a des vues autres, des préoccupations différentes. Et quand la mission s'est acquittée, le plus souvent avec honneur, de sa tâche, quand elle remet un beau rapport, l'infortuné et glorieux factum s'en va rejoindre, dans l'antre où des monceaux de paperasess stériles dorment leur dernier sommeil, d'autres rapports, non moins méritoires, que nul ne verra jamais... en admettant qu'on les retrouve un jour, règle qui souffre certaines exceptions, comme j'en ai eu l'exemple.

Puis, en admettant que le gouvernement local suive et soutienne le projet étudié, reste à obtenir l'agrément du ministère. Ici, soit dit sans renouveler d'oiseuses critiques sur le fonctionnement des administrations centrales françaises, l'affaire subit une nouvelle série d'avatars. Parfois, le ministre a changé, et tel projet, auquel le prédécesseur avait donné son assentiment et son appui, n'intéresse plus, mais là, plus du tout, son successeur. Des obsèques discrètes sont faites à cette affaire pour laquelle se seront démenés, auront fait des sacrifices, parfois pendant des années, et les gouvernements locaux, et leurs collaborateurs des missions. Il faut compter aussi avec l'intervention des bureaux de l'administration centrale, dont l'influence n'est pas toujours favorable à des initiatives appréciées avec d'autant moins de sûreté que les juges ont le plus souvent manqué jusqu'ici de cet élément indispensable d'appréciation que

donne la connaissance supérieure, parce qu'acquise sur place, des choses.

Enfin, si le projet a victorieusement franchi le dédale de ces obstacles, il lui faut encore parfois obtenir la sanction parlementaire, dans un milieu où les préoccupations et même, dirai-je, les nécessités de la politique, le défaut de préparation à l'étude des questions soumises ne laissent pas toujours un rôle suffisant au seul objectif des intérêts en cause.



Un élément pourrait contrebalancer les conditions défavorables à l'éclosion matérielle de tant de projets qui intéressent au plus haut point l'avenir, quand ce n'est pas l'existence, de nos colonies : c'est l'intervention effective des intéressés directs, c'est-à-dire celle des colons eux-mêmes, collectivités et individualités. On sait de quel poids léger pèse cet élément, si important cependant, dans les décisions et leur exécution, en tout ce qui touche à notre domaine colonial.

Certes, je ne vais pas jusqu'à prétendre que le système britannique, avec sa conception de l'autonomie coloniale exprimée par le Self-Government, soit intégralement applicable à notre mentalité de Latins centralisateurs... et centralisés. Je soutiens seulement, en me basant simplement sur les résultats et sur maintes opinions plus autorisées, que le système actuel est mauvais, parce qu'il engendre la stérilité des efforts. il doit donc être modifié.

comme je m'efforçais de le démontrer tout à l'heure, dans le sens de la stabilité et de la spécialisation, par colonie, des fonctionnaires, ainsi que par la plus large autonomie donnée à nos colonies dans l'administration de leurs intérêts.

Et à qui réfuterait cette théorie, je répondrai par l'exemple des résultats obtenus, par l'essor des colonies étrangères qui ont appliqué ces principes.

Ce n'est pas tout encore : Autant que possible, — j'insiste sur cette restriction, — il serait souhaitable que, pour être justifiée, toute mission ayant trait à l'exécution ultérieure de grands travaux ne fût constituée que si l'on a la certitude d'une réalisation financière éventuelle du projet visé : théorie, faut-il ajouter, qui peut seulement découler de l'octroi, si tempéré soit-il, d'une autonomie coloniale aussi large que possible.

***

En janvier 1911, cinq missions opéraient en Afrique Equatoriale :

Une mission, qui fonctionne depuis 1909, est consacrée à l'établissement de postes de télégraphie sans fil à Brazzaville et à la Pointe-Noire.

Une mission hydrographique étudie, depuis le mois de mai, les travaux d'aménagement des ports et rades maritimes de la colonie : elle doit reconnaître, en vue de la création des ports, Loango, Pointe-Noire et Libreville, puis Cap-Lopez.

Une autre mission hydrographique est chargée d'étudier les cours du Congo, de l'Oubangui et de la Sangha et d'établir les projets d'installation à faire à Brazzaville, à Ouesso, à Bangui, pour faciliter les opérations du commerce.

Deux voies ferrées ont été mises à l'étude : la première allant de Brazzaville à la côte, par Mindouli, M'Boko Songho, les vallées de la Loudima et de la Louémé ; la seconde allant de la Sangha au Gabon.

La mission du railway de Brazzaville à la côte est, en quelque sorte, privée ; elle émane de la société des Batignolles sous le contrôle de l'administration. Celle chargée d'étudier d'une manière préliminaire le tracé d'Ouesso à l'estuaire du Gabon relève du gouvernement, et est commandée par un capitaine d'artillerie coloniale.



Je parlerai succinctement du réseau télégraphique existant, ou à créer en Afrique Equatoriale, M. le gouverneur général Merlin, dans son discours d'octobre 1910, a exposé comment seraient utilisés les fonds, — 1.800.000 fr — prélevés de ce chef sur l'emprunt de 21 millions :

Construction de 2.909 kilomètres de lignes télégraphiques destinées à relier les diverses parties de l'immense domaine : déjà, ces travaux sont en cours d'exécution active, et, en 1911, Brazzaville sera en communications électriques avec Bangui, puis avec Fort-Crampel, Fort-Archambault et autres centres des régions de l'Oubangui et du Tchad.

Pose d'un câble de 900 kilomètres entre Libreville et Loango-Pointe-Noire.

L'emplacement de deux postes de télégraphie sans fil entre Brazzaville et Pointe-Noire a été déterminé dès 1909 par un lieutenant d'artillerie chargé de ce soin. Le matériel a dû arriver dans la colonie en mars 1911.

A propos de la télégraphie sans fil, j'ai éprouvé quelque surprise de voir ce mode si économique et si sûr de communication demeurer inemployé jusqu'à ce jour au Congo : d'autant plus surpris que la pose et l'entretien des lignes télégraphiques y constitue un problème ardu, tant à cause des difficultés de la construction des lignes en pleine forêt que de l'action rapidement destructive de l'atmosphère sur les fils, sans compter le débroussaillement fréquent exigé aux abords des lignes par la luxuriance de la végétation. Ceci dit sans tenir compte des incidents pouvant résulter de la malveillance indigène ou simplement des tornades, phénomène si courant là-bas.

Le plus significatif est que des essais de radiotélégraphie furent tentés en 1900. Ils sont consignés dans le rapport (n° 162, Office National du Commerce Extérieur, 1902), rédigé par M. Autran, alors gérant du consulat de France à Matadi.

Il y a un an, disait ce rapport, lorsque M. Magne, inspecteur des télégraphes, eut construit la ligne télégraphique de Loango à Brazzaville, il étudia sur place les moyens de mettre en communication le Congo français avec le Congo belge en traversant le Pool.

Après plusieurs semaines d'excursions et de travaux

sur les rives et sur les eaux du Congo, deux projets furent mis à l'étude.

Le premier projet avait pour but de relier les deux colonies au moyen d'un câble sous-marin, traversant le Pool de la mission catholique de Brazzaville à un lieu déterminé aux environs de Léopoldville.

Dans le deuxième projet, M. Magne se proposait de faire communiquer les deux rives du Congo avec un fil télégraphique qui traverserait le Pool avec deux ou trois parties.

Mais, depuis, la télégraphie sans fil a fait de rapides progrès, et un troisième projet va bien être étudié sur les lieux, par M. Magne lui-même, qui est attendu à Brazzaville dans le courant de l'année prochaine.

Qu'advint-il de ce troisième projet? M. Magne retourna-t-il même au Congo? Je l'ignore.

Ce qui est certain, c'est que, avec notre déplorable inaptitude, non pas seulement coloniale, mais bien nationale, malheureusement, à passer des projets, des rapports et des palabres aux actes, rien n'a été exécuté, à ce point de vue non plus, dans les dix ans qui se sont écoulés depuis la mission Magne.

Une raison m'a été donnée de cette inaction, convient-il d'ajouter; elle ne vaut, en tous cas, que pour la région forestière; on aurait reconnu l'inapplicabilité de la radiotélégraphie, à travers la forêt équatoriale, dont la haute et dense végétation serait un obstacle à la transmission des ondes, auxquelles l'humidité intense et la tension électrique de l'atmosphère seraient également contraires. Cela est-il exact? Je n'apprécie pas; je répète.

L'essai méritait en tous cas d'être tenté, s'il ne

l'a pas été. Il va, faut-il ajouter, l'être de nouveau, et un crédit de 200.000 francs lui est affecté. Notre progression vers le Tchad, l'exemple des magnifiques résultats obtenus dans le monde entier en cette branche nouvelle de la science appliquée commandaient depuis plusieurs années déjà une tentative dont la réussite eût été grosse, à tous égards, des plus bienfaisantes conséquences.

Deux missions hydrographiques fonctionnent actuellement en Afrique Equatoriale, avons-nous vu. La première, commandée par un lieutenant de vaisseau, ayant sous ses ordres quatre enseignes et un lieutenant d'artillerie, est constituée depuis avril 1910 ; elle est chargée d'étudier les travaux d'aménagement des ports et rades de la colonie. Elle doit aussi rechercher les améliorations à apporter au cours de l'Ogôoué.

Les services que rendra cette mission demeurent subordonnés à la suite qui sera donnée à l'aménagement général de notre colonie. De plus, l'hydrographie de la côte du Cabinda portugais à la Guinée espagnole est, paraît-il, fort incomplète ; la mission peut donc, de ce côté, tout au moins pour certains points, faire œuvre utile.

Quant à la Mission hydrographique du Congo, elle a pour objectif « d'étudier le cours du Congo, de l'Oubangui et de la Sangha, les aménagements à y faire et les ports fluviaux à y établir, les améliorations à apporter au seuil de Zinga, au cours de la Sangha, entre Ouesso et Bayanga, et d'établir les projets d'installations à faire à Brazzaville, à Ouesso et à Bangui pour faciliter les opérations

d'embarquement et de débarquement du commerce. »

Elle est dirigée par un ingénieur hydrographe de la marine, que secondent plusieurs enseignes. Un groupe de marins est attaché à la mission. Elle est dotée d'un très important matériel, amené d'Europe. On lui a, de plus, j'en ai fait mention, affecté un ancien ferry, *le Dolisie*, après remise en état aux chantiers belges de Léopoldville.

En réalité, on le voit, le but de cette mission est double. Une partie de son programme, celle qui a pour but l'aménagement des ports, est du domaine des travaux publics. La seconde, concernant l'amélioration du seuil de Zinga, relève de l'hydrographie fluviale. Quant à l'étude des cours du Congo, de l'Oubangui et de la Sangha, ces fleuves étant connus et couramment fréquentés par la navigation à vapeur depuis plusieurs lustres déjà, on doit inférer que la mission a pour objectif, dans ce domaine spécial, d'examiner les conditions possibles d'un balisage, afin de rendre les conditions de navigation plus favorables.

La tâche de la mission sera facilitée, en ce qui concerne l'établissement d'installations de débarquement à Brazzaville, par le concours, intéressé au premier chef, des armateurs. Ceux-ci et leurs capitaines connaissent en effet à merveille le régime du Pool, les points les plus favorables pour l'atterrissage et la manutention. Ils ont leurs idées faites, et justifiées par la sanction de la pratique, sur les aménagements appropriés, à établir; d'autant mieux que, sauf les vapeurs de la Mission Catholique, dont le stationnement est situé en un

point placé un peu en aval de la partie de la ville appelée la Plaine, toute la flottille française a adopté comme stationnement la berge comprise entre la Société hollandaise en amont et les Messageries en aval, ce qui circonscrit singulièrement les études de la mission hydrographique, pour cette partie de son programme.

En outre, un champ intéressant s'ouvre à ses observations, au point de vue « travaux publics », par le nécessaire établissement d'un slip qui libérera la flottille française de la sujétion, onéreuse et un peu humiliante, des puissants moyens d'action que les Belges ont su se ménager à Léopoldville.

De plus, si le chemin de fer projeté s'exécute, des appareils de levage d'une certaine puissance seront indispensables. Ici encore, on trouve matière à un intéressant travail relevant du génie civil.

A Bangui et à Ouesso, il y a peu de chose à faire. Une simple appropriation de la berge, quelques bittes d'amarrage, et c'est tout. Les marchandises passant en ce point sont forcément fractionnées par petites charges, et aucune installation de manutention n'est à prévoir.

L'étude du cours du Congo, de l'Oubangui et de la Sangha peut rendre les plus grands services si elle aboutit au balisage de certaines parties de ces fleuves, où la navigation est parfois fort délicate.

Evidemment, aucun ouvrage de ce genre ne saurait être entrepris dans toutes les régions où le lit est encombré de bancs de sable dont la disposition change à chaque crue. Là, on navigue « à

la perche ». Les échouages, fréquents aux basses eaux, ne tirent pas à conséquence.

Par contre, en certains endroits, un balisage rendrait de précieux services : dans le Couloir, par exemple, depuis l'amont du Pool jusqu'à l'embouchure du Kasaï, et même celle de la Léfini.

Ici le Congo, encaissé entre deux rives abruptes, est entraîné par un courant violent. Le lit du fleuve y est parfois semé de dangereux « cailloux », qui affleurent, aux basses eaux. Pas de mouillages en plein Congo. Il faut mouiller près de terre ; seulement, les berges sont, sur presque tout le cours du Couloir, hérissées de roches s'étendant loin au large, et, sans être absolument rares, les mouillages, que rien n'indique, sont espacés. Qu'éclate une de ces tornades, parfois d'une effroyable violence, dont le phénomène n'est pas rare sous les tropiques, et, sans indications de refuge, un bateau peut se trouver fort gêné. Maints accidents l'ont prouvé. Un balisage serait donc là d'un secours précieux, comme dans une mesure moindre, dans le Haut-Oubangui, entre Zinga et Bangui, et dans la Haute-Sangha, entre Likilemba et Ouesso.

Mais une question se pose : question dont le caractère n'a certainement pas échappé au gouvernement général : c'est que le Congo, du Pool à Liranga, et l'Oubangui, de Liranga à Bangui, et au-delà, sont fleuves internationaux. On pourrait presque en dire autant de la Sangha et du N'Goko, jusqu'à Dzimou et Molondou, puisqu'ils sont la voie d'accès des Allemands vers le Sud-Est de leur Cameroun. Du Pool au Kassaï, les intérêts

des Belges à la reconnaissance et à l'aménagement du fleuve sont au moins égaux aux nôtres, sinon supérieurs par le tonnage de leur flotte. Leur participation aux frais d'études, à l'établissement du matériel de balisage, puis à son entretien, devrait donc, équitablement, intervenir largement dans les dépenses. A moins que nos voisins n'excipent du fait que, étrangers à l'initiative, ils l'entendent demeurer à l'exécution... quitte à en profiter après ; procédé considéré comme peu excusable chez les particuliers scrupuleux, et dont un gouvernement doit être préjugé incapable. Il existe en maints passages du Congo, je dois le mentionner, deux routes : la route belge et la route française, fort distantes souvent l'une de l'autre, par la largeur même du fleuve. Mais dans la plupart des cas, et notamment dans le Couloir, on ne concevrait pas bien un balisage n'intéressant qu'une des rives et dont les services seraient dans ce cas singulièrement diminués.

En ce qui concerne l'intervention allemande, le fait de la solliciter se présente évidemment dans des conditions plus délicates, encore qu'une certaine participation, à déterminer, de nos voisins du Cameroun soit parfaitement légitime : d'abord affaire d'argent, à nos yeux, évidemment ; puis ce scrupule qu'il y a à tirer les marrons du feu pour autrui, lequel ne vous en sait généralement aucun gré, comme on sait.

L'étude des améliorations à apporter au seuil de Zinga, en avant de Bangui, offre un intérêt de premier ordre, surtout depuis que notre expansion vers le Nord a fait du chef-lieu de l'Oubangui-

Chari-Tchad un point de transit de grande importance, et qui, si nos prévisions d'avenir se réalisent, n'en est encore qu'à sa période de débuts.

D'ailleurs, soit dit en passant, Bangui est devenue, en ces deux dernières années, sous l'impulsion énergique et éclairée de M. le gouverneur P. I. Fourneau, une jolie cité coloniale, bien tracée, dans sa rapide expansion. Or, pendant une partie de l'année, la navigation doit s'arrêter à Zinga, près et en amont de Mongoumba ; un transbordement est donc nécessaire de ce dernier point à Bangui, puis au bief supérieur, que dessert aujourd'hui jusqu'à Mobaye la flottille de la Compagnie des Transports généraux du Congo-Oubangui.

L'importance, appelée sans doute à grandir rapidement, de nos affaires dans le cœur de l'Afrique donne par conséquent un haut intérêt à tout ce qui pourra, dans une mesure quelconque, seconder notre action et améliorer nos moyens de communication avec ces régions encore lointaines, vers lesquelles la sollicitude de la métropole doit se tourner, d'autant plus que nos armes y implantent, en ce moment même, notre établissement.

Si les travaux de la mission d'hydrographie fluviale ont pour résultat la suppression du transbordement à Zinga, un grand service aura donc été rendu à la colonie.

La même observation s'applique aux au-delà d'Ouesso, où ce transbordement s'impose en permanence, mais où, par contre aussi, le service est assuré par deux fortes unités des Messageries Fluviales : *le Brazza* et *le Cholet*.

Dans cette partie, plus spécialement, la participation allemande à nos frais serait logique : « moralement due », comme on dit entre parties privées.

***

Je ne parlerai pas des deux missions qui étudient actuellement chacune un tracé de railway — la première, Brazzaville-Océan ; la seconde, Ouesso-Libreville — pour la bonne raison que je ne sais où en sont leurs travaux. D'ailleurs, la seconde de ces missions, et M. le gouverneur général Merlin a eu soin de le spécifier dans son discours, est une simple « reconnaissance, effectuée préalablement à l'établissement d'aucun projet ».

Quant à la première, qui était en fonctions lors de mon passage, et dont j'ai pu constater les travaux dans la région du D'Joué, elle pourra les mener jusqu'au point « obligé » dans la direction de la mer, quel que soit le port choisi, c'est-à-dire Mindouli, ou, à la rigueur, Madingou ; mais il lui sera sans doute impossible de pousser plus loin, tant que le point d'aboutissement maritime n'aura pas été déterminé.

Ceci m'amène à examiner comment peut se concevoir l'ensemble de l'aménagement économique de notre empire congolais.

***

Pour l'économiste, notre Afrique Equatoriale, dans son état actuel, se divise en quatre parties, très tranchées :

Le Gabon : fertile, en contact avec la mer dans presque toutes ses parties, grâce à son réseau fluvial et lacustre; pays tout désigné pour la mise en valeur agricole immédiate, et qui doit, si nos efforts sont coordonnés et bien compris, récompenser, sous ce rapport, par les plus beaux résultats, les initiatives qui se seront consacrées à cette œuvre.

Puis, la partie montagneuse et minière, — dont les Belges ont su gagner la base par leur railway Boma-Louali-Vallée du Chiloango, — et que nous retrouvons, sur notre territoire, dans la région de Mindouli-Renéville, au nord-est de Brazzaville, sans qu'il soit possible encore de déterminer les limites et l'importance de ce bassin minier, dont l'existence constitue à elle seule un fait de la plus haute portée.

Ensuite, la région forestière, qui, abstraction faite de la partie du Gabon recouverte elle-même par la forêt, commence au Pool, et, plus exactement, à l'embouchure de la Lobaï, occupe tout le bassin congolais pour aboutir à la frontière-ouest du Cameroun, à l'Est, et aux premiers contreforts de la région centrale africaine, vers Ouesso, d'une part, et Bangui, d'autre part.

J'ai dit la richesse naturelle, incalculable dans son évidence, de cette région de la « Mine de l'Air ». Richesse exploitable seulement dans ses produits de grande valeur sous un petit volume, tant que l'accès direct sur la mer ne lui aura pas été procuré.

Enfin, on peut englober, au point de vue économique, en une seule et même région, toutes nos

possessions situées au delà de la forêt équatoriale, donc l'Oubangui, le Chari et le Tchad, puisque cette partie de notre empire africain, encore d'ailleurs à la période de première occupation, ne saurait être, pour un temps indéterminé, à même de jouer, dans le mouvement commercial de notre colonie, d'autre rôle important que celui dérivé de ses ressources répondant à une consommation locale, et de ses besoins administratifs et militaires, sans doute en partie compensées par un rendement fiscal, dans un avenir quelconque.



D'une telle division, fort inégale à coup sûr, mais expression matérielle de notre situation économique dans ces pays, découle le plan même des aménagements d'intérêt public qu'elle impose.

Jusqu'ici, en dehors du Gabon, la vie extérieure de notre Afrique Equatoriale a tout entière reposé sur le railway belge de Kinchassa à Matadi, et sur ce dernier port. En dehors du point d'amour-propre, fort légitime, on en conviendra, qui dérive de notre assujettissement absolu à une entreprise étrangère, les inconvénients d'une semblable situation sont graves, multiples et sautent aux yeux, quelque gré que nous puissions savoir à nos voisins de nous avoir, depuis plus de douze ans maintenant, et pour longtemps encore, quoi qu'il advienne de nos résolutions, fourni le moyen d'occuper et d'exploiter notre colonie, grâce au rail dont nous devons le bienfait à leur

énergie et à leur ténacité. Car, « ce penny, que Stanley n'eût pas donné de tout le Congo, sans un railway », nous l'eussions encore bien moins donné, nous, de notre Afrique Equatoriale, dont la métropole commence seulement à soupçonner la valeur. Le Matadi-Kinchassa a donc été le plus puissant instrument de notre pénétration dans notre colonie, puisque, sans lui, l'œuvre des premiers pionniers auxquels nous sommes redevables de notre établissement dans cette partie de l'Afrique fût demeurée stérile. Aussi lourd que puisse être le tribut payé par nous à cette affaire depuis sa fondation, il représente donc la juste rémunération de l'appoint qu'elle nous a apporté dans notre œuvre de colonisation.

Mais les choses ont changé, en douze ans. Et prodigieusement. Le Congo n'est plus, tout au moins dans la plupart de ses parties, le pays mystérieux, sur le caractère et la capacité de rendement duquel nul n'était fixé. On y accède, on pénètre dans les parties reculées de ses fleuves là où, hier encore, il fallait des semaines et des mois de pirogue, avec autant d'aisance, de sûreté et de confortable qu'en bien d'autres contrées depuis longtemps ouvertes à la civilisation blanche.

Notre Afrique Equatoriale en est arrivée à un degré de son développement où, abstraction faite de tout sentiment de mégalomanie impérialiste, on ne saurait plus admettre qu'elle ne soit pas maîtresse de ses communications avec l'extérieur. D'ailleurs, les inconvénients de la situation présente, bienfaisante au début lorsqu'elle remplaça la route des caravanes, nécessaire tant que nous

n'aurons pas créé chez nous l'outillage que comporte la maîtrise de nos transports, est grosse d'inconvénients, à même de peser lourdement, dans l'avenir sur l'expansion de notre possession.

La ligne belge est arrivée, depuis longtemps déjà, à son maximum de rendement. Il est bien question de la transformer en voie normale, simple ou double, et de recourir à la traction hydro-électrique. Travail de très longue haleine, qui ne changera pas grand'chose à l'encombrement présent si le Katanga rend ce qu'on en espère et jette sur le réseau un supplément de trafic, dont l'importance ne saurait s'évaluer dès aujourd'hui, mais sera sans doute considérable.

La création décidée, de Matadi au Pool, d'une canalisation destinée à y amener les pétroles, substitués au bois, et, peut-être, partiellement, au charbon, pour le chauffage des bateaux et des machines, allégera bien le chemin de fer d'un trafic appréciable, mais juste suffisant, sans doute, pour parer aux besoins, chaque jour plus grands, du mouvement.

Il n'en demeure pas moins que, par la force même des choses, par l'inévitable engorgement, peut-être aussi par la tendance que quiconque a à servir autrui après soi, tout notre trafic est l'objet de retards permanents et considérables. Nous sommes à la merci des tarifs d'une compagnie étrangère, dont le concours peut quelque jour — tout arrive — nous faire défaut en cas de complications politiques. A ceux qui nieraient cela, je rappellerais tels incidents auxquels donnèrent lieu déjà le passage, sur le réseau de l'Etat Indépendant, d'armes

et de munitions, voire de certains de nos détachement militaires. Enfin, le transbordement à travers le Pool constitue une aggravation de charges et de retards forcés qui pèsent d'autant sur notre vie administrative et commerciale.

Il y a là, vous le voyez, une situation tout à fait inférieure pour nous, onéreuse pour l'exploitation générale de notre Congo, et non exempte de périls devant certaines éventualités, évidemment impossibles à prévoir dès aujourd'hui, mais parfaitement vraisemblables.

De là à conclure à la nécessité de mettre notre Moyen-Congo, l'hinterland du Gabon et l'Oubangui-Chari-Tchad en contact avec la mer par une voie qui nous soit propre, il n'y a qu'un pas dont l'évidence s'impose avec une force bien propre à augmenter le regret du refus, demeuré inexplicable, jadis opposé par nous, lorsque la proposition nous fut faite de faire passer le railway sur la rive droite, par notre territoire! Cette rive droite, qu'il nous était si facile de conserver jusqu'à son extrémité maritime, et dont, faute de vouloir, nous avons laissé échapper la possession, de tant d'importance cependant : cela parce que, à cette époque, nul, sauf quelques apôtres, ne croyait à l'avenir de l'Afrique Equatoriale ; la métropole en soupçonnait à peine l'existence. Aujourd'hui, les Belges ont établi là leur capitale : ils ont édifié les très coûteuses fortifications de Chinkakassa : ils paraissent disposés à faire un effort, en apparence assez injustifié, en faveur de Banane. L'heure est passée pour nous. Tournons-nous donc vers le présent, vers l'avenir avec la volonté d'aboutir.

L'organisation des diverses et importantes missions dont j'ai parlé précédemment est la preuve matérielle que cette volonté existe en haut-lieu.

***

Quelle que puisse être la valeur du personnel qui compose ces missions, l'autorité des personnalités qui les ont décidées et la largeur des vues ayant présidé à leur constitution, il est cependant permis de se livrer à une coordination théorique de leurs travaux, et de se demander comment peut être conçue cette accession vers la mer sans laquelle tous les pays situés en dehors du bassin navigable de l'Ogôoué demeureront en un état de lent développement confinant à la stagnation.

Je néglige tout de suite l'étude du tracé Ouesso-Libreville, tracé intéressant profondément le développement futur du Moyen-Congo septentrional, de l'Oubangui, du Tchad et du Territoire Militaire. Mais, ainsi qu'a eu soin de le déclarer M. le gouverneur général Merlin, comme il s'agit là seulement d'une reconnaissance, d'autres objectifs priment de beaucoup celui-là, par leur importance immédiate.

Le point de départ de la ligne ferrée qui doit desservir notre Congo est et ne peut être que Brazzaville. Là est la base du rayonnement fluvial, au service duquel existe une flotte dont j'ai dit l'importance à ce jour, et qui, depuis longtemps déjà, dessert avec une régularité répondant à toutes les exigences du trafic commercial et des

besoins militaires provoqués par notre expansion vers le Nord, une immense région, depuis le Sud-Est du Cameroun et Bayanga, jusqu'à Mobaye, dans le Haut-Oubangui.

Qui saurait prédire ce que sera le mouvement commercial condensé sur le Pool, le jour où l'exploitation industrielle intégrale des incommensurables richesses forestières du bassin congolais aura été mise en jeu? Puis, sauf dans le massif du D'Joué,le sous-sol de ce pays n'a livré encore aucun de ses secrets. Toutes les espérances de ce côté demeurent donc permises. Et, sans préciser de délai, on peut néanmoins escompter le jour où ces territoires du Haut-pays, jusqu'au Tchad, joueront un rôle dans l'existence économique de notre colonie. Car, enfin, on ne doit pas supposer que la difficile occupation de ces lointaines régions ait un simple but d'impérialisme platonique ?

Donc, à l'exclusion de tout autre projet dans un avenir quelconque, Brazzaville reste le seul point de départ obligé de notre futur chemin de fer.

Aucune controverse n'existe, d'ailleurs, sur ce point, je crois.

***

Maintenant, quel doit être le point d'aboutissement à la mer ?

Ici on ne pourrait plus invoquer la même unanimité d'opinion. Les divergences les plus vives se manifestent au contraire.

On a tout d'abord pensé à Pointe-Noire et à Loango. Ce choix s'expliquait doublement : on considérait le lieu dit Pointe-Noire, où n'existe aucune agglomération, comme naturellement favorisé au point de vue de l'établissement d'un port.

Le choix de Loango, lui, se justifiait par son rôle passé de tète de ligne de la route des Caravanes.

Mais ces deux points ont un même inconvénient : c'est d'être tout à fait « excentrés » par rapport à notre colonie du Gabon. Et la voie qui y aboutira longera la frontière belge, puis la frontière portugaise, en laissant au Nord de son tracé tout l'hinterland gabonais. C'est là, contre ce tracé, une objection des plus sérieuses. Un chemin de fer colonial peut être considéré exclusivement comme un organe de jonction entre deux centres d'activité en négligeant complètement l'appoint des régions intermédiaires, seulement s'il traverse exclusivement, de l'un à l'autre, des régions désertiques ou improductives. C'est un peu le cas du Matadi-Léopoldville. Mais ici, il n'en va pas de même, et le railway projeté doit non seulement mettre le Pool, base de notre action congolaise, en communication avec la mer, mais sinon la provoquer, du moins contribuer à la mise en valeur par l'exploitation minière, forestière, et, plus tard, agricole, de toute la partie du Gabon desservie par le rail.

Loango et Pointe-Noire ont contre eux un argument autrement décisif encore : c'est que, en chacun de ces points, il faudra « construire » le port. On sait ce que représente de temps et d'ar-

gent la construction d'un port, dans tous les pays du monde. Mais vous rendez-vous compte de ce que ce sera dans celui-là, où rien n'existe ; où tout, absolument tout, devra être apporté d'Europe ; où la main-d'œuvre constitue, par sa rareté et sa médiocre qualité, une redoutable difficulté ?

Puis, faut-il supposer qu'on attendra la fin de la construction du port, pour commencer le railway ? Car, enfin, on ne peut pas plus supposer qu'on débarquera le matériel sur la plage, en surf-boats, avec des moyens de fortune, que n'est admissible son transport par le Matadi-Kinchassa, au prix qu'y coûte la tonne kilométrique.

Au demeurant, il est un fait qui coupe court à toute discussion : C'est la possibilité même d'exécution, dans des conditions pratiques, de ce port, aussi bien à Cap-Lopez qu'à Pointe-Noire. Or, je crois savoir — je ne dis pas : je sais — que l'avis de la mission aurait été défavorable.

Restent, sur la côte, en remontant vers le Nord, Mayoumba, Nyanga et Sette-Cama : plages nues, sans abri, et où la barre s'avance loin au large. Rien à faire là.

Dans son discours, M. le Gouverneur général Merlin a dit, en parlant du programme de la mission hydrographique « maritime » : « Elle reconnaîtra, tout d'abord, la rade de Pointe-Noire et celle de Loango, en vue de la création d'un port qui puisse être, en même temps, le point terminus d'une voie ferrée reliant Brazzaville à l'Océan. Elle procédera ensuite *aux mêmes travaux* de reconnaissance dans la rade de Libreville. »

Doit-on inférer de cette phrase, très claire en

elle-même, que Libreville aurait été envisagé comme terminus éventuel du chemin de fer ? Ou bien M. Merlin n'a-t-il voulu faire allusion qu'au rôle futur de Libreville comme terminus du chemin de fer, très vaguement projeté, d'Ouesso? La première supposition est, en tous cas, permise, et doit alors être rapprochée du passage du discours où, parlant de Cap Lopez, le Gouverneur Général a dit : « Puis la mission se rendra à Cap-Lopez ; elle étudiera les aménagements à faire en ce point et les améliorations à apporter au cours de l'Ogôoué, etc. »

Ainsi donc, la situation se résumerait ainsi pour le moment.

Une mission mixte, privée et administrative, étudie un tracé, encore à son début, de Brazzaville vers l'Océan.

Pour que cette mission puisse continuer ses travaux, il importe que le port point terminus du railway soit l'objet d'un choix immédiat.

Loango et Pointe-Noire ne sauraient davantage convenir, pas plus pour les raisons que j'ai dites, que pour d'autres, d'ordre technique, que les autres points compris entre Loango et Cap-Lopez.

Reste donc Libreville... ou Cap-Lopez.

Voilà ainsi la question circonscrite. Examinons-la.

***

Lorsque Libreville fut créé, en 1849, par l'amiral Bouet, pour y établir les nègres esclaves libérés, évidemment ce brave marin ne soupçonna-

t-il pas que sa création deviendrait un jour le germe de l'Afrique Equatoriale française, colonie immense, sinon très peuplée, en dépit des pronostics plus tard exposés au Parlement par M. Rouvier. Et si, dans la suite, Libreville devint la capitale de cet Empire colonial, ce fut par le hasard des circonstances, et non par la volonté, moins encore par le pressentiment, de son fondateur. Celui ci, de toute évidence, s'installa là comme il se serait installé n'importe où ailleurs. Avec cette réserve toutefois qu'il put avec raison se croire à l'embouchure d'un vaste système fluvial. Il se trompait, et son erreur est tout excusable. Le golfe du Gabon est un estuaire hydrocéphale auquel ne manquent que des fleuves : le Como, le Ramboe, qui s'y jettent, sont des cours d'une navigabilité réduite, et dont la pénétration dans l'intérieur est insignifiante.

A cette époque, plus loin de nous par les événements qui la séparent du temps contemporain que par le nombre même des années, il s'en est fallu de quelques heures de navigation, que l'amiral ne s'installât dans l'estuaire de l'Ogôoué : un véritable débouché fluvial, celui-là, dont les ramifications eussent conduit, dès cette époque, notre action jusqu'au Congo, en nous donnant l'accès de la région de Franceville-Diéle, où les eaux du Haut-Ogôoué, dénommé là le Lébagui, et celles de l'Alima se rencontraient presque, comme pour tracer l'adduction naturelle vers le grand fleuve africain.

C'est l'ignorance totale où l'on était alors de l'intérieur du pays, qui nous a immobilisés pen-

dant tant d'années sur les rivages de ce Gabon, qu'on songea un instant à abandonner. Ce fut, en 1875, la géniale entreprise de Brazza-Savorgani qui amena la découverte de la jonction du bassin de l'Ogôoué avec l'Alima et la Haute-Licona; exploration complétée, en 1879, par celle qui devait conduire, en 1880, notre grand compatriote d'adoption sur le Pool, à Brazzaville, et aboutir, en 1883-1885, avec le concours de l'illustre Ballay, à la formation diplomatique du Congo, en 1887 ; œuvre consolidée et étendue avec la collaboration du lieutenant Mizon jusqu'en 1897, date où de Brazza revint en France. Ainsi donc, si près de cinquante ans s'écoulèrent avant que, du Gabon, notre établissement en Afrique Equatoriale s'affirmât, la cause première en est-elle imputable à l'erreur qui nous fit choisir un cul-de-sac comme assise de notre occupation initiale de cette partie de l'Afrique.

C'est de cette erreur que, aujourd'hui encore, est menacée de souffrir notre colonie. Le choix de Libreville était excusable. Son maintien, jusqu'à ces dernières années, comme capitale de l'Afrique Equatoriale fut un non-sens, exactement défini par M. de Mandat-Grancey : « On ne sait pas pourquoi, ayant à gouverner le Congo, on fait résider le commissaire général à Libreville, car il n'existe aucune communication directe entre sa résidence et le Congo français. » D'ailleurs, Libreville, centre condamné par sa position même à végéter indéfiniment, répond encore aujourd'hui à cette description donnée par Pierre Mille : « Ce jardin de 8 hectares, ces trois ou

quatre maisons, ces quelques cases de nègres, ces ébauches de plantations, c'est pourtant la capitale du Congo français... »

Capitale devenue simple chef-lieu de gouvernement, mais où les « ébauches de plantations » ont affirmé leurs promesses, tandis qu'il ne reste pas grand'chose du Jardin d'Essai.

Quand de Brazza pénétra dans l'intérieur, ce ne fut pas de Libreville qu'il partit, mais de Cap Lopez, parce que Cap-Lopez est l'aboutissement du vaste régime fluvial qui s'étend jusqu'au bassin du Congo ; donc, en même temps, le point par lequel le Gabon trouve lui-même son débouché vers l'extérieur.

Et si, en 1849, l'amiral Bouet avait établi à Cap-Lopez l'assise de notre futur Empire Noir, au lieu de s'installer à Libreville, nous eussions été amenés aussitôt à explorer tous ces cours d'eau : l'Ogôoué, le N'Gouni, la Lebagni, l'Ivindo, l'Ofoué, et d'autres encore dont la reconnaissance nous eût conduits à la rencontre de ces mêmes affluents du Congo : la Licona, la Likouala, l'Alima, par lesquels nous devions accéder plus tard au Congo et asseoir notre domination. Seulement, nous y fussions arrivés seuls, en précurseurs. Stanley nous eût trouvés installés sur le Pool, quand il y parvint en 1877. Qui sait? Le Congo tout entier serait peut-être à nous, et nous eussions été sans doute conduits à occuper tout ce qui est aujourd'hui le Cameroun : c'est donc notre négligence seule qui a laissé devenir allemande cette vaste contrée, située aux portes de notre établissement du Gabon, sans que, en 70 ans, nous ayons jamais fait

acte d'occupation, jusqu'au jour récent, puisqu'il remonte seulement à 1884, où le docteur Nachtigal annexa ce pays au nom de l'Allemagne qui devait plus tard pénétrer jusqu'au Tchad et limiter notre expansion dans l'ouest du bassin de la Sangha et dans le N'Goko.

Au fait : l'esprit colonial est de date si récente en France que nous n'eussions peut-être pas mis davantage à profit notre établissement à l'embouchure de l'Ogôoué, et que nous eussions attendu la venue de l'homme qui devait nous donner notre Congo actuel. Cette considération, aussi peu flatteuse soit-elle pour notre mentalité nationale, est faite pour atténuer nos platoniques regrets.

* * *

Mais rien de ceci ne vaudrait si la Nature n'avait fait à notre colonie le don précieux d'un port admirable, vaste, abrité, profond, situé précisément au point de jonction du trafic maritime et du bassin de l'Ogôoué : cette rade de Cap-Lopez, dont nous avons tiré le moindre parti jusqu'à ce jour, et où le mouvement maritime s'est créé tout seul, par la force même des choses. Car, en pareille matière, ce sont les faits qui, d'eux-mêmes, se chargent de corriger les erreurs de jugement ou les négligences des hommes : alors que Libreville est demeurée telle, sinon depuis sa fondation, du moins depuis son érection en capitale du commissariat général, Cap-Lopez, au contraire, voit son mouvement grandir d'année en année.

Je reproduis les renseignements qui m'ont été donnés sur place à ce propos : pendant le dernier exercice, le tonnage brut qui a fréquenté ce port atteint 350.000 tonneaux et le trafic effectif exporté 70.000 tonnes, représentées presque exclusivement par des bois, il est vrai, les exploitations minières ou agricoles de l'hinterland n'étant pas encore entrées dans la période du rendement normal.

Cap-Lopez réunit donc ces quatre caractères de la plus haute importance :

C'est un port tout fait, où ont besoin seulement et pour un long avenir d'être prévus des aménagements de manutention et de levage ; assez sûr pour que les ferry-boats de la Compagnie des Chargeurs Réunis puissent y demeurer mouillés en permanence.

Ce port est situé au point de contact des voies fluviales et lacustres de pénétration dans l'intérieur de notre colonie, en des parties immédiatement exploitables au point de vue agricole et minier.

Il est, et non pas Libreville, le point d'aboutissement désigné du chemin de fer partant d'Ouesso, si l'on doit exécuter quelque jour cette voie, d'intérêt ultérieur et mal défini à l'heure actuelle.

Enfin, quelques heures de navigation séparent seulement Cap-Lopez de Libreville.



La logique même, s'appuyant sur la force de ces considérations, conduit à cette conclusion for-

melle : Cap-Lopez sera le port futur de l'Afrique Equatoriale, de même que Brazzaville, placée à la base du réseau fluvial congolais, en est la capitale. Cap-Lopez doit être le terminus du railvay Brazzaville-Océan actuellement à l'étude.

Loin de ma pensée l'intention d'affirmer qu'un pareil projet ne comporte pas d'objections : d'abord, il y en a toujours, à tout. Puis, la question de réalisation est trop imparfaitement connue pour que certains obstacles ne se révèlent pas, à l'examen plus aprofondi ; obstacles à aucun point de vue insurmontables, certainement, en l'état actuel de perfection de la technique moderne.

Examinons donc dès aujourd'hui celles de ces objections qui peuvent être formulées :

La première est la question qui se pose de savoir si le pays se prête à la création d'une ville. Au point de vue topographique, aucun emplacement ne se présente plus favorablement : une plaine, unie comme un billard, c'est le cas de le dire, et qui semble prédestinée à l'édification par « blocs » ou par « cuadres », d'une de ces cités modernes à la belle ordonnance géométrique, dont le Nouveau-Monde renferme tant d'exemples, et dont notre Conakry est — en tout petit, mais si joli ! — par excellence le type africain.

Je dois toutefois mentionner, pour être impartial, une allégation formulée devant moi par certaines personnalités très averties des choses de ce pays : le bas niveau de cette plaine l'exposerait aux inondations périodiques. Cette affirmation se trouve cependant contredite par ce que j'ai constaté personnellement : j'étais à Cap-Lopez au

moment des plus hautes eaux de l'Ogòoué. Or tout le pays situé derrière le village indigène de Mangi et les habitations européennes, factoreries ou administrations, était absolument à sec ; et je pus circuler sans encombre plus loin que n'ira jamais la cité nouvelle, d'ici bien des années. Le sol est constitué par du sable dur, recouvert, à l'époque où je l'ai vu, d'une herbe drue, et parsemé d'épais boqueteaux. Pas plus les deux ou trois agglomérations indigènes élevées le long de la baie que l'ensemble des bâtiments européens ne semblent même construits en vue d'une défense quelconque contre les eaux. La partie de la plaine située entre la petite cité actuelle et le cap proprement dit était en effet recouverte d'une couche d'eau, peu épaisse, que des drains convenablement établis auraient tôt fait d'assécher, en admettant qu'on ait jamais besoin de ces terrains, dans un avenir auquel il serait prématuré de songer dès aujourd'hui. Les espaces maintenant disponibles paraissent devoir suffire aux plus larges prévisions pour une période telle que, le jour où s'imposerait le besoin de recourir aux terrains inondés, Cap-Lopez serait devenu une grande ville, justifiant des sacrifices d'aménagement, mais, par ce fait seul, capable d'y suffire avec ses propres ressources.

Une seconde question se pose avec plus de valeur encore, puisque de la réponse que l'on y peut faire dépend le principe même de l'aboutissement à Cap-Lopez du chemin de fer projeté : le rail peut-il partir de ce point et par quelle voie peut-on supposer possible son accès vers l'intérieur ?

Voici, d'après ma documentation personnelle, puisée aux sources les plus dignes de foi, les plus autorisées, comment se présente la solution de cette question.

Deux hypothèses différentes et, du reste, assez inégales, sont en présence :

Premier cas : Départ direct de la voie de Cap-Lopez en faisant passer la ligne entre l'Océan et le lac du Fernan-Vaz. Le terrain est plat. Il faudra franchir deux bras de l'estuaire du Fernan-Vaz : l'un, le bras nommé Animba, a, aux hautes eaux, 1 kilomètre de largeur ; l'autre, le Tchiagouma, 500 à 600 mètres.

Le passage de ces deux bras nécessitera en réalité des travaux d'art tout à fait courants, surtout avec le gabarit réduit qui sera adopté, et moins importants, pour citer un exemple métropolitain, que la traversée de l'estuaire de la Somme, de Noyelles à Saint-Valery, par le railway départemental, dont le trafic est cependant réduit dans la mesure que vous pouvez supposer.

Donc, point d'objection de ce chef.

A l'extrémité du Fernan-Vaz, la ligne continuerait à suivre le bord de la mer. Terrain plat, jusqu'à Iguela, où la lagune fournirait 30.000 à 40.000 tonnes de bois, au minimum. A Iguela, un pont de 200 mètres franchirait le bras qui fait communiquer cette lagune avec la mer. La ligne gagnerait Sette-Cama, par un terrain plat, sans obstacle. La lagune de Sette-Cama peut fournir 50.000 tonnes de bois. De Sette-Cama la voie remonterait vers la rive droite de la lagune, jusqu'en un point dénommé Bongo, sur la rivière de Sette-Cama, que

franchirait un pont d'une cinquantaine de mètres.

De là, ligne est à préciser. Rationnellement, elle doit avoir pour objectif de passer par le Haut-N'Gouni pour atteindre le bassin de la Louessé, affluent du Niari-Kouilou, et rejoindre la vallée du Niari un peu en avant de Loudima, d'où elle suivrait le tracé étudié jusqu'à Brazzaville, en traversant le bassin minier.

Notre Afrique Equatoriale se trouvera ainsi dotée du grand outillage économique sans lequel elle restera indéfiniment une richesse latente, à peine exploitée, incapable de répondre normalement aux sacrifices qu'elle impose au pays.

De Brazzaville, où se condensera tout le mouvement du bassin du Congo français, les produits s'achemineront vers la mer, à travers des contrées elles-mêmes génératrices de trafic, pour aboutir à un splendide port naturel, déjà actif, magnifiquement placé au point de vue géographique, — en vertu de ce principe connu : « le mouvement des affaires attire et engendre leur progression », — fera entrer le Gabon, si méconnu, si déplorablement délaissé, parmi nos grandes colonies productrices.

Les hommes qui auront compris et exécuté ce vaste projet auront bien mérité du pays tout entier, et fait de l'Afrique Equatoriale « une des plus belles et des plus riches possessions de la République française », suivant l'expression de M. le Gouverneur général Merlin.

Second cas : Certaines hautes personnalités coloniales préconisent, à défaut de la voie directe

Cap-Lopez-Brazzaville, un aménagement moins parfait, puisqu'il nécessiterait un transbordement, mais encore à même cependant d'assurer l'exploitation et la prospérité intégrales de ce pays.

Voici cet autre projet : Cap-Lopez reçoit les ferry-boats des Chargeurs Réunis desservant toute l'année l'Ogôoué jusqu'à N'Djolé, le N'Gouni pendant six mois de l'année jusqu'à Sindara, et le Fernan-Vaz, pendant cinq à six mois, à cause du niveau des eaux. Le percement d'une bande de sable de 500 mètres de largeur entre le lac du Fernan-Vaz et un bras toujours navigable de l'Ogôoué permettrait aux ferries la navigation toute l'année et assurerait, par l'exploitation forestière de la lagune du Fernan-Vaz, un trafic annuel de 30.000 à 50.000 tonnes de bois.

A l'extrémité du Fernan-Vaz, vers la lagune d'Iguela, se trouve une rivière, le M'Divié, dont le point extrême navigable est à 9 à 10 kilomètres de la lagune d'Iguela. Un canal de 9 à 10 kilomètres permettrait la navigation de Cap Lopez à la lagune d'Iguela, susceptible de fournir annuellement 30 ou 40.000 tonnes de bois.

L'exécution de ces quelques kilomètres de canaux se trouverait, au demeurant, singulièrement simplifiée par le faible tirant d'eau des bateaux qui effectuent cette navigation. D'un point à choisir sur la rive gauche de cette lagune, la voie ferrée pourrait partir pour suivre le tracé précédent.

En un mot, ce serait, en beaucoup plus vaste, le système qui a présidé à l'organisation de l'outillage de la Côte d'Ivoire, où la lagune sert de

trait d'union entre le port et le point de départ du chemin de fer.

***

« On ne comprend pas, m'ont dit parfois les personnalités qui sont à la tête du mouvement commercial de l'Afrique Equatoriale, que cette situation exceptionnelle de Cap-Lopez n'ait pas attiré jusqu'ici l'attention des pouvoirs publics. »

On ne le comprendrait pas, en effet, si l'on ne savait combien chez nous les pouvoirs publics, par leur instabilité même, par l'incertitude de leur action, se trouvent entravés dans la conception de tout projet d'ensemble, et, plus encore, dans l'exécution d'une œuvre de longue haleine. Puis le rattachement étroit de l'action coloniale à l'administration métropolitaine surbordonne en tout l'intervention des pouvoirs publics au concours de la technique officielle, dont la réputation scientifique ne compense pas toujours le défaut de sens pratique, et, plus encore, la méconnaissance profonde des besoins économiques.

Que d'erreurs, que d'inactions, que d'argent dépensé en vain, en France comme aux colonies, ne devons-nous pas à cet état de choses, où le vice de l'organisation annihile trop souvent la valeur des individus. Sans doute, n'en sera-t-il pas toujours ainsi, au fur et à mesure que se perfectionnera l'éducation publique en matière d'intérêts généraux.

Il appartient à chacun de nous, — et ce refrain doit revenir comme une antienne, — de

propager ces idées d'intérêt général, parce que, de leur pénétration dans toutes les couches de la société française doit éclore la plus large expansion de notre pays : cette Plus Grande France, dont une sélection de nos compatriotes éminents ont fait leur devise.

***

Une sérieuse objection peut être faite au choix de Cap-Lopez comme terminus de la voie ferrée Brazzaville-Océan : 580 kilomètres environ séparent Brazzaville de Loango. Le tracé Brazzaville-Cap-Lopez, comportera, autant qu'on puisse formuler une appréciation sur un parcours non encore étudié, 1.000 ou 1.100 kilomètres. C'est là seulement un peu plus de la distance qui sépare Libreville d'Ouesso, que l'on songe cependant bien à réunir quelque jour par le rail, puisqu'une mission étudie en ce moment même la question. Or, si l'on a pu envisager la possibilité d'une telle voie ferrée, destinée à traverser un pays encore imparfaitement connu et privée de tout le mouvement du Moyen-Congo, d'Ouesso et de Bangui jusqu'au Pool, et de celui de Brazzaville à la mer, on doit considérer comme un projet très normal celui qui consisterait à consentir un sacrifice à peu près égal pour assurer les communications de notre grande colonie tout entière avec l'extérieur.

Au Dahomey, à la Côte d'Ivoire, au Sénégal et au Haut-Sénégal, nous avons fait les plus grands

sacrifices pour doter ces colonies d'un réseau ferré.

On sait dans quelle mesure le succès a couronné notre entreprise. Notre pays vient de consacrer par une inauguration solennelle, dont on peut seulement regretter le trop faible retentissement dans la métropole, une œuvre lui faisant le plus grand honneur : ce chemin de fer de 587 kilomètres qui, de Conakry, va rejoindre le Niger. On connaît l'effort colossal, d'ailleurs disproportionné avec la longueur de la voie et les difficultés naturelles rencontrées, fait par les Belges pour conduire, coûte que coûte, le rail jusqu'au Pool, et celui qu'ils accomplissent en ce moment aux Grands Lacs. La presse a souvent entretenu le public de tout ce que les Anglais et les Allemands, nos voisins immédiats en Afrique, ont accompli, — et ce n'est qu'un début, — pour leurs chemins de fer africains.

Il est donc permis d'affirmer que la différence de quelques centaines de kilomètres ne doit pas amener à écarter un tracé quelconque, s'il est reconnu, — et j'insiste sur ce conditionnel, — que ce tracé sert de façon supérieure les intérêts généraux, ceux de la métropole comme ceux de la colonie.

On ne peut assurément pousser ce raisonnement jusqu'à affirmer que l'importance du capital immobilisé n'est pas un facteur de premier plan. Ce serait vouloir démontrer les choses par l'absurde, et je n'y prétends pas. Par contre, il importe de faire valoir que, en matière d'aménagement économique d'un pays, on ne saurait envisager

isolément chacun des éléments formant le tout constitué par cet aménagement. Nous supposons donc que la mission hydrographique ait conclu à la possibilité de construire un port dans l'un des points qui lui ont été assignés comme champs d'études : la somme des millions consacrés à l'établissement de ce port, somme sur laquelle on ne saurait être fixé quant à présent, mais dont l'importance serait considérable, on en a d'avance la certitude par les précédents, ferait partie intégrale du coût global du railway, puisque port et railway forment un ensemble. De même, les capitaux immobilisés dans l'un et dans l'autre devront être également rémunérés. Leur total pèsera donc sur l'établissement des tarifs. Or, Cap-Lopez étant un port naturel, les fonds économisés par le fait d'éviter de formidables travaux hydrauliques viendront grossir d'autant les disponibilités affectées au railway. Cela est la logique même, n'est-il pas vrai ?

Reste une hypothèse : celle où, reconnaissant l'impossibilité d'établir un port à Loango ou à Pointe-Noire, on se rabattrait sur la solution d'un warf, comme à Cotonou et à Grand-Bassam. Non pas un warf d'accostage, comme à Matadi, mais un warf nécessitant le transbordement, par surf-boats représente un outillage d'ordre secondaire, auquel on ne doit recourir que lorsqu'on ne peut songer à l'établissement d'un port, ou bien quand les intérêts en jeu ne sont pas très considérables, ce qui était, pour la première de ces considérations tout au moins, le fait du Dahomey et de la Côte d'Ivoire. Le séjour des navires en

rade foraine, le transbordement par baleinières, puis de celles-ci, par appareils de levage, sur le warf, sont des opérations lentes, coûteuses, assez aléatoires et restrictives d'une large exploitation.

Quant au gain de temps, il sera, dans l'un et l'autre cas, considérable, puisque le trajet de Loango-Matadi demande plus d'un jour, et celui de Cap-Lopez-Matadi, trois et demi, auxquels il faut ajouter au moins une journée de séjour obligé à Matadi.

La suppression de cette partie du voyage Cap-Lopez-Matadi est d'autant plus souhaitable que la navigation y est particulièrement délicate, et qu'elle limitera toujours le tirant d'eau des navires ; ceci non plus ne saurait être négligé, à une époque où la transformation rapide du matériel naval et l'augmentation constante des tonnages est fonction directe du taux des frets.

Autre point encore : on ne peut concevoir aujourd'hui un outillage maritime général sans un bassin ou un dock. Jusqu'ici, nous ne possédons sur toute la côte Ouest de l'Afrique que la cale sèche de Dakar, trop éloignée pour être à même de desservir d'autres colonies que celles du gouvernement général de l'Afrique Occidentale. Et encore peut-on la considérer comme inutile à nos colonies du golfe de Guinée. A l'heure actuelle, en Afrique Equatoriale, nous sommes, sous ce rapport, et malgré la très grande antériorité de notre établissement, tributaires de la colonie allemande voisine. Nous devrons donc prévoir un outillage de cette nature.

Ici également, nous nous trouvons, ailleurs qu'à

Cap-Lopez, — je ne tiens pas compte de Libreville, et pour cause, — en face d'une impossibilité absolue : on ne peut songer à l'établissement d'une cale sèche, travail extrêmement coûteux, surtout en ces pays où les grands travaux reviennent si cher. D'ailleurs, à Pointe-Noire, les hauts-fonds vont loin au large; comme à Loango qu'une lagune sépare de la mer, on ne saurait donc songer à un établissement de ce genre. On devra recourir au dock flottant. Je ne sais pourquoi les techniciens officiels chargés de l'établissement de notre outillage public ont une prévention contre cet outil mobile, économique et sûr qu'est le dock flottant. En combien de points eussions-nous pu, en y recourant, nous économiser de ruineux travaux nécessités par de vastes, mais invariablement trop petites, cales de radoub, qu'il nous faut ensuite entretenir à grands frais. A l'étranger, au contraire, le dock flottant est couramment employé. J'ai souvenir d'en avoir rencontré un à Coronel, au Chili. Il était venu d'Europe, par Magellan, à la remorque de deux vapeurs néerlandais et devait être livré au Callao. Cet exploit de navigation n'est, notez-le, nullement exceptionnel, et l'adduction d'un outil de ce genre sur la côte équatoriale d'Afrique est une opération tout à fait ordinaire. Mais un dock flottant nécessite un mouillage parfaitement sûr, et tout autre qu'une rade foraine. Ici encore, le choix de Cap-Lopez est donc indiqué, puisque, à part Libreville, à laquelle on ne peut songer, j'ai dit pourquoi et n'y reviendrai pas, aucune rade abritée n'existe sur la côte. On ne saurait non plus éluder cet

outillage, ni demeurer tributaires, sous ce rapport, de nos voisins étrangers, en un centre appelé à prendre un grand essor maritime, si l'on en juge par les 350.000 tonnes qui déjà y fréquentent annuellement.



Une réserve est à faire, toutefois, sur le point de contact du railway avec l'Océan, ailleurs qu'à Loango-Pointe-Noire, dont le parcours est bien connu, puisqu'il suit l'ancienne route des caravanes : c'est la reconnaissance de la ligne, et la constatation qu'on ne se heurtera pas à de grandes difficultés naturelles. Aucune raison n'apparaît pour qu'il en soit ainsi, étant donné ce que l'on sait, jusqu'à présent, des régions à traverser.



Par contre intervient là un facteur de première importance, brièvement mentionné dans le chapitre précédent, et sur lequel il importe d'insister : je veux parler du massif minier dont l'exploitation industrielle, succédant à le période des recherches et des essais, vient de commencer à Mindouli, tandis que les travaux se poursuivent à Renéville avec énergie et activité.

Mais, perspective hautement encourageante, ce que l'on connaît des richesses minéralogiques de cette contrée pourrait bien n'être que de simples

prémices. Qui saurait dire à l'heure présente où vers le Nord et l'Ouest s'arrête la région minière? Il est acquis, en tous cas, qu'elle s'étend jusqu'au Cabinda, et que les Belges l'ont suffisamment déterminée pour décider la construction d'un railway d'exploitation d'une centaine de kilomètres, de Boma vers Mayumbé.

Quel que soit le tracé adopté, il y a donc, dans la présence d'exploitations minières en la région qui s'étend entre Brazzaville et la mer, un facteur dont l'importance n'a pas besoin d'être soulignée, mais appelé à entrer en première ligne de compte dans les projets futurs.

***

Mais il est un autre élément dont l'intérêt ne saurait échapper ; c'est le chemin de fer de 150 kilomètres, construit par une entreprise privée, celle même qui exploite les mines de Mindouli, entre ce point et Brazzaville. Il y a là une initiative du plus haut mérite. Avec ses seules ressources,en un minimum de temps et de dépense d'autant plus remarquables que les moindres détails offrent une difficulté, en ces pays neufs où il faut tout faire venir d'Europe, ou bien créer sur place, à coups d'énergie et d'ingéniosité, la Compagnie minière du Congo français a accompli ce tour de force de pousser, à travers une contrée plutôt difficile, le rail jusqu'à 150 kilomètres du Pool ; elle est parvenue à grouper et à faire travailler, tant aux mines qu'à la voie, plusieurs centaines

d'indigènes, qu'il fallut aussi nourrir; et j'ai dit combien le fait d'assurer la subsistance d'une agglomération de quelque importance était là-bas parfois peu aisée.

La compagnie ne pouvait, dans l'état présent des choses, n'envisager son trafic que par le Pool et le Matadi-Léopoldville. Elle devra donc transborder ses expéditions de Brazzaville à Léopoldville, où existent des installations d'accostage et de manutention, mais où la navigation est si malaisée, ou bien à Kinchassa. Elle possède actuellement à cet effet, à Brazzaville, un remorqueur et une flottille de margotas. Le double transbordement, de la mine au Pool, du Pool à bord-Matadi, tout en constituant une lourde charge, sera, affirme-t-on, aisément supporté, grâce à l'extrême richesse des minerais.

Le chemin de fer Brazzaville-Mindouli est seulement une voie d'exploitation industrielle. Il a donc été conçu et exécuté en dehors de tout objectif de service public. Sa voie est de 60 centimètres, écartement très suffisant pour assurer un trafic considérable, puisque la voie belge est seulement à l'écartement de 75.

La ligne aboutit au fleuve, en aval de Brazzaville. Cela est sans doute provisoire, car aucune installation de débarquement n'a été, je l'ai dit, établie en ce point ; pas plus qu'ailleurs, au demeurant. Lorsque le port projeté aura été exécuté, — le seul emplacement qu'acceptera vraisemblablement l'armement sera celui situé en amont, au lieu dit « la Plaine », — le railway de Matadi portera évidemment là son point d'aboutissement.

Il traversera alors Brazzaville dans les 4 kilomètres de sa longueur. Et certains Brazzavillais entrevoient déjà l'utilisation de ce parcours urbain en vue de l'organisation future d'un service de tramways reliant la Plaine au Plateau, en traversant le « Tchad » : les trois quartiers blancs de notre capitale congolaise.

Au fait pourquoi pas ? Les choses se passent ainsi à Boma, dans la traversée de laquelle le chemin de fer du Mayumbé fait office de tramway et où il est même gratuit. Les habitants de Brazzaville n'en espèrent pas tant !

Le railway de Mindouli franchit le D'Joué à quelques kilomètres de Brazzaville. A cet endroit, la largeur et la profondeur du fleuve eussent nécessité un pont important. On y a renoncé, et, pour le moment, un grand bac suffit aux besoins. La voie a été établie avec un légitime souci de l'économie. Les courbes et les rampes y sont donc généralement raides, souvent plus qu'il n'eût été nécessaire, semble-t-il, pour arriver à un résultat identique. Cela pourra, du reste, se rectifier peu à peu, comme le font eux-mêmes les Belges sur leur Matadi-Léopoldville. De même les évitements sont réduits, pour l'instant, au minimum, et l'on a différé l'emploi de signaux et de télégraphe, l'usage du fil Brazzaville-Loango, qui longe la ligne, étant réservé rigoureusement au service administratif.

Tel qu'il est, ce chemin de fer de Mindouli constitue, on ne saurait trop le dire, une œuvre des plus remarquables, et qui fait le plus grand honneur à la hardiesse, à l'esprit d'entreprise, à

la valeur technique de ceux qui l'ont, avec des moyens relativement réduits, conçue et exécutée sans bruit, sans hécatombes, sans engloutissement imprévu de capitaux énormes. Son achèvement et sa mise en exploitation régulière créent même un état de choses assez particulier : En effet, la mission chargée d'étudier le tracé Brazzaville-Océan suit une direction exactement parallèle et contiguë à celle du railway Brazzaville-Mindouli; elle doit passer de toute façon par ce dernier point, soit qu'elle se dirige ensuite sur M'Boko-Songho, les vallées de la Loudima et de la Ouémé jusqu'à l'Océan, comme il est prévu pour l'instant, soit que, de Mindouli, elle remonte vers le Nord. Si donc le projet du Brazzaville-Océan est exécuté tel que, notre colonie, après avoir été si longtemps privée du moindre bout de voie ferrée, verra sa capitale, tout comme les villes monstres, pourvue, sur 150 kilomètres, de deux chemins de fer se doublant. J'ignore si cette perspective a été envisagée par l'administration. Elle prête assurément à examen, par l'anomalie à laquelle elle aboutit. En tout cas, la mission, restant évidemment dans le rôle qui lui était assigné, n'en a pas tenu compte, puisqu'elle poursuit ses études vers Mindouli, et que le lieu choisi par elle pour le passage du D'Joué est situé à quelques mètres de l'endroit où se rejoignent par le bac, actuel et sans doute provisoire, les deux tronçons du railway minier.

Je me borne, ai-je besoin de le dire, à exposer la question en me plaçant au seul point vue de l'intérêt général, et très désintéressé personnelle-

ment de sa solution que je suis moi-même. De même que si j'y avais un intérêt, je le dirais sans ambages, car je ne trouve rien de plus mesquin ni de plus contraire au bien public que cette sorte de fausse pudeur, niaise et puérile à la fois, que nombre de mes concitoyens affectent à l'égard des affaires ; attendu qu'un pays vaut seulement par le nombre et la valeur de ses hommes d'affaires comme par l'importance de son mouvement économique. A notre époque, celui-ci est le principe même des choses : le reste n'est que contingences.

On voit, d'après ce qui précède, de quelle urgence est la détermination du port auquel doit aboutir le railway Brazzaville-Océan. La mission chargée de l'étude de ce tracé arrivera bientôt au point où il lui faudra s'orienter vers telle ou telle direction dont la détermination doit, ou maintenir ou modifier complètement le tracé primitif qui lui fut assigné lors de sa formation. Il serait souhaitable qu'une détermination fût prise aussi promptement que possible, afin que les travaux en cours ne rentrassent pas dans la catégorie de tant d'autres de ces efforts antérieurs, qui demeurèrent par la suite frappés de stérilité, faute d'avoir reçu la sanction de l'exécution matérielle.

***

Il me reste à aborder un point qui préoccupe à juste titre quiconque s'intéresse à l'organisa-

tion économique de nos possessions africaines : je veux parler des conditions de revient et de construction du chemin de fer projeté, quel que soit le tracé adopté.

Une des causes, — très probablement la cause majeure, — ayant le plus certainement, et non sans raison, fait reculer jusqu'à maintenant les commissariats généraux, puis les gouvernements généraux, qui ont présidé aux destinées de notre Afrique Equatoriale, devant l'exécution d'un railway du Pool à la mer, fut l'impression, profonde et pénible à la fois, qui a longtemps survécu à l'établissement du railway belge. Ce chemin de fer de 390 kilomètres devait revenir à 25 millions ; mais en coûta 80, peut-être plus ; on a même affirmé : 100 ! Il provoqua une telle mortalité des travailleurs qu'on a pu dire, avec beaucoup d'exagération assurément, que « chaque traverse y représente une vie humaine » ; il dut seulement d'aboutir à la ténacité, au courage, à la haute valeur du colonel Thys, soutenu par une volonté unique et toute-puissante : celle du roi Léopold.

On conçoit que, devant un exemple semblable, on ait hésité, de notre côté, à se lancer dans une aventure plus risquée encore puisque la route la plus courte aboutissant à la mer représentait près de 600 kilomètres, et, avec, la construction d'un port, obligation évitée aux Belges par la possession de Matadi, où les deux warfs jetés sur le fleuve répondront pour longtemps à tous les besoins.

Mais les gens et les choses ont bien changé depuis une vingtaine d'année en Afrique Equatoriale. D'abord, les résultats obtenus par le succès du

Matadi-Léopoldville prouvent qu'une voie ferrée peut y être d'une exploitation remarquablement rémunératrice. De plus, la pratique a démontré que l'on pouvait tirer des populations du Bas-Congo et des rivages maritimes, en contact avec les Européens depuis de longues années déjà, des travailleurs susceptibles de donner un rendement satisfaisant; expérience d'ailleurs confirmée par la conduite à bonne fin du railway industriel Brazzaville-Mindouli ; les excellents services rendus comme chefs d'équipes, mécaniciens, ouvriers d'art, par nos Sénagalais et les « Natifs » des colonies anglaises de la côte, attestent la possibilité, de ce côté, de posséder d'excellents cadres de personnel. Enfin, la technique moderne a fait d'immenses progrès, depuis vingt ans, et son secours puissant a profondément modifié les conditions d'exécution matérielle. Il est donc permis de dire que les déchets financiers et humains qui, pour des causes multiples sur lesquelles je n'ai pas à m'étendre ici, marquèrent surtout les débuts du railway belge, ne se renouvelleraient plus aujourd'hui. En douterait-on que l'exécution si brillante de nos chemins de fer africains, principalement le succès du Conakry-Niger, toutes mesures gardées à l'égard des différences de climat et de conditions, et pour lequel le devis prévu, 89.000 francs au kilomètre, matériel roulant compris, fut observé, seraient là pour prouver le bien fondé de cette assertion.

Enfin, reste une considération ; je la sens aux lèvres de quiconque connaît notre côte africaine. « Dans tout ceci, que deviendra Libreville, centre

français vieux de près de trois quarts de siècle, déjà presque traditionnel, de notre expansion coloniale africaine et point de départ de notre implantation dans cette partie de l'Afrique, chef-lieu du Gabon ? »

Eh bien ! mais, c'est très simple : Libreville suivra les lois naturelles des choses. Ne répondant à aucun besoin, onéreuse pour la métropole et pour la colonie, puisque sa vie est exclusivement basée sur le fonctionnarisme, privée de tout avenir, à jamais condamnée à un trafic local et exclue du mouvement général, Libreville disparaîtra comme ville administrative, comme chef-lieu, le siège de celui-ci devant se trouver en contact avec le port, le railway et le centre des affaires. Libreville deviendra par la force des faits ce qu'elle eût dû toujours être : un point d'affaires régionales, relié au centre principal, désigné, obligé : Cap-Lopez, par un service de communications approprié à ses besoins, à sa production. Aux environs de Libreville existe un groupe d'exploitations dont j'ai dit l'intérêt. Mais la disparition de Libreville comme siège d'administrations pléthoriques, vouées à l'inaction pour des multiples causes, dont la principale est que leur activité y trouverait difficilement un aliment, est un fait qui s'impose.

Rien ne nous retient là. Nous nous y sommes établis par une erreur évidente. Les quelques bâtiments, à présent passablement vétustes, que nous y avons édifiés ne valent certes pas d'entrer en ligne de compte, à commencer par le Palais du gouvernement, dont la réfection deviendra une nécessité

d'ici peu d'années. Quant aux quelques aménagements, piètre résultat de notre activité négative, en soixante-huit ans de présence, eux demeureront et trouveront leur emploi, leur justification même dans l'expansion commerciale due au développement général du pays: je ne vais pas jusqu'à avancer : à la disparition de l'élément administratif et à son transfert ailleurs.

Ce sont là de ces éventualités qu'il ne faut pas hésiter à envisager lorsqu'elles sont la conclusion d'un ensemble de considérations basées sur le seul souci de l'intérêt public, et quelque choquées qu'en doivent être certaines situations particulières, aussi dignes de considération soient-elles.

Et puis, ces situations existent-elles, même, en l'espèce ?



Je terminerai cette étude sur un sujet du plus grand intérêt pour la mise en valeur de notre colonie : l'utilisation des forces hydrauliques dont l'a si abondamment pourvue la nature : la nature, marâtre, dont l'action nocive pèse sur les populations noires, sur leurs éducateurs blancs, d'un poids si lourd et si cruel parfois; bienfaitrice aussi, qui a fait de ces pays le champ d'une fertilité presque déconcertante, et leur a donné, par l'eau précipitée de toutes parts, la force gratuite suppléant au labeur humain.

En France, nous avons ignoré longtemps le trésor de cette puissance, de cette richesse. Quel-

ques régions, suivant en cela l'exemple venu du dehors, commencent à peine à l'exploiter. Notre génération verra la Savoie et le Dauphiné, pays où la beauté des sites compensait à peine la stérilité des altitudes, passer au premier plan des contrées productrices de la France, par la magie de l'hydroénergie. Ailleurs, chez nous, cette stérilité de la technique officielle que je soulignais précédemment, nous a laissés dans un état d'humiliante infériorité. En voulez-vous un exemple ? Le Rhône, admirable générateur de force, dont les 160 mètres de dénivellation, de Lyon à Arles, permettraient de transformer sa vallée en une des premières régions industrielles du monde, n'est pas utilisé. Et, de Paris à Rouen, en dépit d'un mouvement fluvial que les dix seules dernières années ont plus que doublé, les écluses, sans éclairage la nuit, — sauf celles de Marly et de Poses, — continuent à être manœuvrées lentement, coûteusement, péniblement, à bras d'hommes, tandis que, tout contre, la Seine déverse en sept barrages des forces inutilisées ! Inutilisées parce que la connaissance de leur utilisation pratique n'a pas encore forcé la porte des ingénieurs de l'Etat, demeurés obstinément réfractaires aux conquêtes nouvelles, postérieures aux prêches de la chapelle où l'on enferma leur jeunesse, à l'âge où l'on apprend.

Cette mentalité doit, suivant la fameuse formule attribuée à Gambetta à propos du cléricalisme, ne pas être un article d'exportation. Nos colonies ont pour concurrentes directes, sur tous les marchés du monde, celles de l'étranger, où, non

seulement une semblable compréhension des choses n'existe pas, mais où, au contraire, tous les progrès de la science sont suivis et appliqués, avec une énergie, une sûreté de vues, une volonté d'aboutir dont je ne veux pas citer d'exemples : ils sont trop, et ils froisseraient notre amour-propre.

En Afrique Occidentale et Equatoriale, nous avons pour nous un facteur des plus favorables : c'est de nous trouver sur un terrain neuf. Nous devons nous y faire une mentalité neuve, également. Et nous dire que nous n'avons le droit, en retour de l'appui que la métropole donne à ces colonies, de négliger aucun des éléments propres à faciliter, à hâter leur éclosion à la vie contemporaine et aptes à les faire entrer dans la période de grand rendement.

L'aménagement industriel et agricole, l'organisation des procédés du commerce général doivent donc y être conçus avec le sens aiguisé des besoins, mais aussi des facilités modernes.

Et partout où la nature a si abondamment prodigué la richesse des énergies hydrauliques, nous devons faire de leur utilisation un des principaux objectifs de notre action ; ce qui sera concourir ainsi à la plus grande mise en valeur de notre Empire Noir.

***

Surtout, contribuons à faire aimer de la France ces régions si nouvellement conquises à notre civilisation française. Que dis-je ; à les faire aimer?

A les faire seulement connaître! Elles ne le sont pas, en dehors d'une collectivité soucieuse des intérêts supérieurs de notre pays! Si restreinte!...

Dernièrement, j'eus l'honneur de me trouver le commensal d'un personnage politique considérable, reconnu comme chef par tout un parti. Homme fort averti, d'ailleurs, mais de mentalité toute métropolitaine.

Il m'interrogeait avec bienveillance sur mon récent voyage en Afrique Equatoriale.

« Et vous avez trouvé là-bas comme Gouverneur général cet excellent M. W. Ponty? me demanda mon interlocuteur.

— Non, fis-je, M. Merlin. Afrique Occidentale et Afrique Equatoriale, deux gouvernements généraux différents...

— C'est juste. Mais de Dakar, comment gagnez-vous Brazzaville ?

— En paquebot, jusqu'à Matadi, répondis-je, un peu interloqué.

— Ah ! alors le parquebot ne va pas jusqu'a Brazzaville?... »

Je jure sur la tête de mon chien, un des êtres que j'estime le plus au monde, que je n'exagère pas.

Et je causai d'autre chose, car je sentis que, si ce dialogue continuait, j'affirmerais à mon voisin de table que, au Congo, la chaleur est telle que les poules y pondent des œufs durs.

***

Ce trait suffit à vous prouver que, lorsque nous proclamons dans quelle mesure l'opinion coloniale est tout entière à créer, en France, nous n'exagérons pas !

LA MAIN-D'ŒUVRE

La démographie n'est pas seulement l'étude statistique des populations. Elle est aussi celle de leur statut général, de leurs conditions de développement ou de diminution. Aussi bien, elle doit analyser leur adaptation au milieu dans lequel elles évoluent, en même temps que la mesure dans laquelle les races sont susceptibles de répondre aux besoins économiques qui les sollicitent.

Par contre, en abordant la démographie des peuples congolais, y a-t-il lieu d'apporter dès l'abord une restriction primordiale : c'est que toute base d'évaluation fait défaut quant au recensement, même approximatif, de ces populations. Un fort distingué fonctionnaire de Brazzaville, avec lequel je m'entretenais de cette question me parlant d'une circonscription du Moyen-Congo, en supposait la population d'une densité de six à sept habitants au kilomètre carré. Cette densité correspondrait à celle de l'Argentine... où la ville seule de Buenos-Ayres compte 1.250.000 habitants! Plus tard, j'interrogeai l'administrateur

même de la circonscription en question. « En se basant sur le tiers de ce chiffre, me dit-il, on serait sans doute encore au-dessus de la vérité. Et si quelqu'un sait cela, c'est moi, qui suis obligé d'envoyer huit jours d'avance nos miliciens recruter des porteurs dès qu'un convoi en exige seulement une centaine. »

N'est-ce pas la même tendance à l'amplification qui fit supposer que l'on trouverait au Chari-Tchad une population de 2 millions d'habitants ? Maintenant qu'on connaît mieux le pays, on l'estime à 500.000 âmes.

Il en est un peu du chiffre des habitants d'un pays imparfaitement connu comme de la fortune des gens. On prête avec autant de facilité des quantités de millions à des capitalistes ayant simplement de belles rentes, que l'on dit du jour au lendemain, sur un simple bruit, ruinés, des gens fort riches à la place desquels se mettraient volontiers leurs contempteurs, s'ils savaient ce dont il retourne.

Il faut accepter comme une tournure nécessaire d'esprit ces exagérations inhérentes aux hommes.

En novembre 1882, M. X. Blanc, au Sénat, et M. Rouvier, à la Chambre, appuyèrent la proposition de M. Duclerc, président du Conseil, de ratifier les conventions conclues par de Brazza. M. Rouvier prononça, à cette occasion, cette phrase, où il exposait les promesses de notre nouvelle possession :

« Notre commerce trouvera le caoutchouc, la gomme, la cire, les graines oléagineuses, les pelleteries, l'ivoire, les métaux et les bois précieux ;

notre industrie des débouchés nouveaux pour ses produits à mesure que « les millions d'hommes » qui habitent sur les bords de cet incomparable fleuve naîtront à la civilisation ».

Loin de mon esprit, certes, de critiquer, et, encore moins, de railler un tel langage. D'abord, M. Rouvier, à cette époque déjà lointaine, pouvait seulement s'en rapporter aux renseignements, bien imprécis sans doute, qui lui étaient fournis. Puis, s'il n'avait pas parlé de la sorte, peut-être n'eût-il pas enlevé le vote du Parlement, encore bien moins averti alors qu'aujourd'hui des choses coloniales.

Mais on ne peut se défendre d'une certaine ironie, s'adressant aux choses, et non aux personnes, quand on établit un parallèle entre les paroles de 1882 et les réalités de 1911.

Notre commerce a bien trouvé le caoutchouc, en quantité inférieure à la demande mondiale et aux disponibilités exploitables. Il a trouvé l'ivoire. Mais les graines oléagineuses? Où donc en verrait-on un pied dans le Congo, où les produits palmistes eux-mêmes ne sont pas exploités? Et les pelleteries? Car M. Rouvier n'a pu prévoir si longtemps d'avance les quelques peaux de singe que j'ai rapportées — elles ne sont pas à vendre — et les bois précieux dont le transport du Pool à la mer représenterait plusieurs fois la valeur, dans l'état actuel?

Quant aux débouchés nouveaux offerts à notre industrie au fur et à mesure que les millions de Congolais naîtront à la civilisation, ils demeurent dans les limbes d'un avenir bien vague, pour la

bonne raison que les Congolais sont demeurés, à très peu d'exceptions près, jusqu'ici, les « populations sauvages plongées dans l'état de barbarie » dont a parlé M. le gouverneur général Merlin dans son discours. Et le débouché le plus courant, jusqu'à présent, est celui offert à l'infecte camelote allemande, par les mercantis portugais. On peut parcourir pendant des jours et des jours le Congo et ses affluents, sans rencontrer une case ni une pirogue, en dehors des postes à bois échelonnés par les Blancs pour les besoins de la navigation.

Voilà, tel que et sans ambages, l'écart entre les chimères d'antan et l'état des choses présentes : chimères que nous eussions pu et dû transformer depuis longtemps en réalité, si nous avions mis en valeur, depuis que nous y sommes, le Gabon, que nous avions sous la main, par son contact avec la mer et sa facilité d'accès à l'intérieur, grâce à ses rivières, à ses lacs, et dont le monde colonial des affaires a tiré jusqu'ici un bien maigre parti.



Mais pourquoi ce résultat, sinon absolument négatif, du moins si incomplet, si près des primes débuts?

Fut-ce manque de capitaux? Non, car plus de 40 millions ont été apportés au Congo, rien que par des Sociétés privées vis-à-vis desquelles on montre quelqu'ingratitude quand on perd de

vue l'appoint qu'elles ont ainsi fourni à notre expansion colonisatrice. 40 millions, c'est un beau capital, initial, un superbe « working capital », même, pour lequel on peut seulement regretter qu'il ait été réparti sur un trop vaste champ et qu'il ait ainsi, en plus d'un point, par l'étendue même dévolue à son action, constitué une couche trop mince, s'il m'est permis de me servir de cette figure.

Par contre, on doit souligner, en étendant ceci à tout notre Empire colonial, combien est anormale et peu soucieuse de nos intérêts la tendance obstinément manifestée par la finance française à canaliser en faveur de l'étranger les placements de capitaux. Sur vingt des prospectus que nous recevons tous, un seul, et encore, nous entretient d'une affaire française. Les dix-neuf autres nous proposent tout un caléïdoscope d'affaires, parfois les plus abracadabrantes, généralement situées dans de lointains pays, dont leurs protagonistes seraient le plus souvent bien embarrassés de déterminer la géographie ; mais jamais, ou à peu près, en territoire national. Au fond, les financiers, ceux qui sont de couleur marron, comme ceux qui sont de nuance plus franche, sont dans leur rôle, puisque nos gogos nationaux, incurablement stupides, s'écrasent aux guichets des banques pour souscrire aux émissions, souvent teintées de rastaquouérisme, qui les attirent, alors qu'ils ne délieraient pas pour un liard les cordons de leur bourse au profit d'une affaire coloniale française honnête, et combien plus aisée à contrôler cependant, puisque soumise à nos lois. Ne

les plaignons pas de leurs fréquents déboires, mais déplorons, pour le pays, leur état d'esprit.

Le pis est que la plupart de ces affaires exotiques ont trait à des entreprises qui assureraient la fortune de nos colonies. Ainsi, en ce moment, il y a, comme disent ces Messieurs de la Bourse, un « rush » et un même un « boom », en faveur des plantations de caoutchouc... en Malaisie, aux Indes anglaises ou néerlandaises, au Brésil. Vous chercherez en vain trace d'un mouvement semblable en faveur de celles de nos colonies aptes à être l'objet d'entreprises identiques. Les Américains du Nord et du Sud, malins autant que nous sommes des jobards, sont venus chercher chez nous de l'argent pour leurs chemins de fer. Et quels chemins de fer ! Les uns en Alaska, — j'en ai eu des prospectus entre les mains, — d'autres, dans d'invraisemblables pays perdus du Campo ou de la Savane. Ce que ne disait pas le factum prometteur, c'est que, dans ces pays neufs, l'argent, plutôt rare, coûte entre 6 et 12 0/0 ; et cela rend le fait de venir le chercher à 3 ou 4 0/0, dans les bas-de-laine de nos bons épargnants, extrêmement judicieux. Ce qu'il ne disait pas non plus, c'est que les chemins de fer, dont le nom est synonyme, en France, de placement de père de famille, — un placement bien inopportunément molesté depuis quelques années, — signifie tout bonnement, dans les Continents d'outre-mer, une affaire quelconque lancée par n'importe qui, sans garantie ni responsabilité vis-à-vis de personne. Nos gogos nationaux l'ont appris à leurs dépens, en ces lancements de railways métèques,

et en bien d'autres business's. C'est « pain bénit », si cela peut les corriger. Car, à ce jeu, non seulement ce sont nos capitaux qui vont pleuvoir sur le miroir aux alouettes du voisin, mais aussi, aider à cultiver le sol, et, plus encore, à développer les colonies, l'industrie de nos rivaux, quand nos propres affaires auraient tant besoin d'être soutenues, fécondées par l'appoint de la finance française.

Contre cet état de choses, un sensible revirement commence à se produire dans le monde commercial, industriel et colonial de notre pays.

Plusieurs grandes Associations se sont faites les interprètes de cette mentalité nouvelle. A leur tête il convient de citer la Fédération des Industriels et des Commerçants français. Son directeur des services techniques, le distingué M. A. Savous, a mené à ce propos une campagne très vive, très intéressante, et infiniment digne d'être soutenue par le monde économique français tout entier.



Mais cette cause exclusivement financière de stagnation coloniale n'est pas la seule ; il en est d'autres encore qu'il convient de rechercher.

Est-ce parce que nous ne « sommes pas colonisateurs », comme le répètent niaisement trop de nos concitoyens, esprits inavertis et prudhommesques, amateurs de formules toutes faites ? Quand un pays s'est taillé en trente ans un empire de plus de 40 millions de sujets, comprenant d'immenses contrées réparties sur le monde entier

et représentant un milliard annuel de commerce général, dire de ce pays « qu'il n'est pas colonisateur », c'est avancer une imbécillité d'autant moins excusable que nous nous targuons, non sans une pointe d'outrecuidance, d'être le peuple le plus spirituel de la terre.

Qu'est-ce alors?

C'est, dans le domaine qui nous occupe ici, un fait à la fois très simple et très préoccupant : l'Afrique Equatoriale manque de main-d'œuvre pour sa mise en valeur.

Ce défaut de main-d'œuvre repose sur trois raisons, d'une déduction aisée, parce qu'elles ne peuvent échapper à quiconque a parcouru et observé ce pays :

La faible densité de la population ;

La difficulté d'utilisation de la main-d'œuvre ;

Les maux qui frappent cette population et diminuent dans une large mesure, en même temps que sa densité, ses facultés, déjà si restreintes, de production.

J'essaierai d'analyser successivement ces causes, dont chacune suffirait à peser lourdement sur le développement de toute colonie, de quelque nationalité qu'elle relève.



Sur la densité de la population, on peut énoncer deux points :

Le premier, c'est que, sans prétendre émettre

une précision quelconque, absolument impossible, en l'état présent, en dépit de certaines affirmations manifestement prématurées, elle est très faible. Cela saute aux yeux de tout visiteur de ces régions. Non seulement, je le répète, le long des cours d'eau, on peut naviguer des jours sans voir un village, mais traverser des régions entières inhabitées, improductives malgré leur fertilité naturelle.

Ceci n'est pas particulier à notre Congo. Pendant tout une journée de navigation, sur le Bas-Congo, et en dehors des agglomérations fondées par les Blancs : Banane, Boma, Matadi, en territoire belge; Noki, en territoire portugais; en dépit de la visible richesse naturelle de la vallée, à peine rencontre-t-on un village ou deux, sans culture ni élevage, et formés de quelques misérables huttes. De Matadi à Kinchassa, sans ces groupements de travailleurs échelonnés le long de la voie, ce serait le désert absolu. Peut-être ce pays fut-il peuplé jadis, et, comme tant d'autres parties de l'Afrique, vidé par des siècles de traite : les 6 ou 7 millions de nègres du Brésil, sans compter ceux des autres Etats de l'Amérique du Sud, ont été évidemment tirés par les Portugais surtout de leurs possessions d'Afrique Occidentale, donc de l'Angola, et pour une faible partie du Cabinda. De là aussi ont été amenés une partie des 22.500.000 nègres qui peuplent à l'heure actuelle les Etats du Sud de l'Union. Le pays a donc été trop épuisé pour se repeupler.

Mais la traite a étendu ses ravages au loin dans l'intérieur. Et c'est certainement à ses méfaits qu'il faut attribuer la rareté d'une population qui

dut pourtant être extrêmement prolifique. Ainsi, dans la région accidentée, coupé de fécondes vallées, qui se trouve au nord-est de Brazzaville, les villages, clairsemés, sont composés d'un nombre infime de huttes. Quand, du Pool,en remonte vers le Haut, on commence seulement à rencontrer des villages de quelque importance aux approches d'Ouesso et de Bangui. Un village de 300 ou 400 habitants est une exception. Je n'ai guère vu d'agglomération représentant un millier d'individus, qu'à Bétou et à Ouesso. Les rives de l'Ogôoué, du N'Gouni, jusqu'à leurs premiers rapides, la Région des Lacs sont un peu plus peuplées, et les villages, encore que bien peu importants, plus nombreux. Quant aux populations de la côte, elles s'éteignent en partie, sous l'influence de causes diverses. Et c'est grand dommage, car ce furent les plus belles et les plus assimilables de ces pays. La facilité de se procurer depuis longtemps de l'alcool, la prostitution, la syphilis, importée par les Blancs et les Sénégalais, l'avortement, très répandu, le poison, employé chez certaines races, chez les Laongos, notamment, au point d'être un fléau social, tout concourt à abâtardir ou à décimer ces peuples dont nous eussions pu faire de si précieux auxiliaires de notre pénétration en Afrique. Ainsi, la gracieuse tribu des M'Pongwès, de Libreville, a fondu en quelques générations, et ne compte plus que de rares échantillons. Ce phénomène de l'extinction de certaines races en dehors de toute cause de morbidité générale n'est pas spéciale aux populations de la côte: les Ballalis, de la rive droite du Bas-Congo français, encore

nombreux lors de notre installation au Congo, sont presque éteints aujourd'hui.

J'ai souvent, au cours de mon voyage, entendu discuter cette question, et dire : « Les Pahouins sont la race d'avenir de ce pays. » Les Pahouins guerriers et anthropophages, sauf ceux qui sont en contact direct avec nous, sont en effet le peuple conquérant. S'avançant de l'intérieur en plusieurs rameaux, dont l'un est représenté par les Bissangas, que l'on rencontre sur la Sangha à partir de Likilemba, et l'autre descend peu à peu les vallées de l'Ogôoué, où il atteint aujourd'hui Sandong, au-dessus de Lambaréné, leur flot refoule peu à peu, pacifiquement grâce à notre présence, les anciennes populations autochtones, trop faiblement denses pour résister à leur poussée. Seuls de tous les peuples de cette partie de l'Afrique Equatoriale, les Pahouins, très prolifiques, semblent en voie de net accroissement. Seulement, sont-ils la « race d'avenir », comme l'entendent certains de nos compatriotes de là-bas, qui voient en eux les prochains auxiliaires de notre colonisation ? Je ne crois pas qu'il en soit ainsi, d'ici longtemps tout au moins, parce que la période d'assimilation de cette race farouche est à peine entamée, et demandera peut-être bien longtemps avant d'aboutir à des résultats.



Les Pahouins, seuls peut-être exceptés, il y a diminution rapide et certaine des populations indigènes, ai-je dit.

Cela est nettement visible dans les parties les moins habitées des bords des cours d'eau, ou dans l'intérieur des terres ; le long du railway de Mindouli, par exemple, on rencontre à tout instant des emplacements de villages abandonnés, certains d'une étendue considérable. Nulle part il ne reste trace d'habitations, les notions d'architecture des Noirs équatoriaux s'arrêtant à l'éphémère paillotte. Mais les espaces conquis sur la forêt, des restes de bananeraies, et surtout les futaies de combos-combos, ces arbres à la pousse rapide, et du reste impropres à tout usage, qui croissent comme la mauvaise herbe, partout où il y eut antérieurement débroussement, indiquent que, en tel lieu où la nature sauvage a repris ses droits, des hommes habitèrent jadis.

Sont-ils allés planter ailleurs leurs pénates ? Ou bien la mort apportée par la guerre ou l'un des fléaux qui déciment ces races les a-t-elle brusquement anéantis ?

L'un et l'autre cas sont possibles. Et c'est précisément cette incertitude qui rend si imprécise ici toute recherche démographique.

***

Car ces populations ne sont pas nomades : elles sont errantes. Les nomades ont des pâturages fixes, des zones d'habitat. Les Noirs de notre Afrique Equatoriale, eux, fixent leur habitation au gré de leur caprice ou des circonstances. Leurs cultures de bananiers et de manioc sont moins

dans le voisinage immédiat du village qu'éparpillées en tel ou tel lieu, afin d'éviter la destruction totale de leurs cultures en cas de conflit avec d'autres indigènes ; cet usage offre pour eux un avantage : c'est de leur permettre de déplacer leurs villages dans un certain périmètre sans s'éloigner des rudimentaires cultures d'où ils tirent leur subsistance.

Leurs marchés eux-mêmes, — car ils ont des marchés où s'échangent leurs quelques produits courants, depuis des boudins de manioc jusqu'à des .. femmes, — se ressentent de cette mentalité. Ce sont des lieux de rendez-vous à une date convenue de la lune, généralement situés sur une colline nue, d'où la vue s'étend au loin, choisis de façon à éviter les surprises, au temps des luttes endémiques. Tout un réseau de sentiers convergeant vers le sommet d'une éminence dénudée indiquent seuls que là, à certains moments, il y a quelque affluence, spectacle rare en Afrique Equatoriale.



Aussi, comprend-on aisément que ces gens sont, pour la plupart, en contact avec nous « exactement dans la mesure où cela leur plaît ».

J'appelle l'attention sur cette énonciation, car elle constitue une des données les plus formelles de notre situation vis-à-vis de l'indigène congolais.

Evidemment, quand, à l'aise dans son bureau, on déplie une carte de cette colonie, pour ne parler que d'elle, et qu'on la voit divisée avec

précision par des pointillés, chaque division teintée bien uniformément, on a une tendance toute naturelle à s'imaginer ces territoires un peu comme l'Algérie, la Tunisie ou le Sénégal, c'est-à-dire occupés effectivement, administrés de près, sillonnés de telle façon qu'aucune de leurs parties n'échappe à notre action. « Sur le tas », la perspective change, les choses prennent un aspect tout différent. Et elles se présentent ainsi :

Nous avons constitué deux ou trois agglomérations urbaines, — le mot est un peu hors de proportion avec la réalité — Libreville, Brazzaville, Bangui ; et quelques centres de moindre importance : N'Djolé, Cap Lopez, Ouesso. Puis, répartis sur l'ensemble du territoire, et forcément très espacés, des postes administratifs où le fonctionnaire chargé de leur direction dispose de quelques miliciens, pour faire la police dans une circonscription parfois grande comme plusieurs de nos départements. Quelques points sont occupés par des détachements de troupes : rarement une compagnie, le plus souvent une demi-compagnie. Un certain nombre de factoreries, les principales relevant des compagnies concessionnaires, et dirigées par un ou plusieurs Blancs ; d'autres, de moindre importance, confiées à des traitants noirs ; certaines appartenant à des mercantis portugais. Enfin, les missions catholiques et protestantes, — ces dernières surtout au Gabon, — disséminées un peu partout, et fixées à des établissements dont l'importance, parfois considérable, les retient en des points, jadis peuplés, aujourd'hui presque déserts.

Cette implantation de notre race, au Gabon, s'augmente de quelques plantations, infiniment trop rares encore.

Tel se présente, dans ses grandes lignes, notre statut actuel en Afrique Equatoriale.



Ainsi énoncé, cet ensemble constitue l'apparence d'une organisation homogène presque complète. Ce l'est,en effet.autant que le permettent,et les ressources du pays,et nos possibilités d'action. Mais lorsque l'on voit les choses de près, sur place, combien fragile apparaît cette organisation superposée à un pays encore barbare, et grand quatre fois comme la France ! Songez que, en 1908, le gouvernement général disposait, en tout, pour garder ces immenses contrées, où, par la force des choses, certains points sont constamment en effervescence, de 4.600 hommes! Les 1.200 autres étaient au Tchad. Cette année, il est vrai, les effectifs sont portés à 4.800 hommes, dont plus de 2.000 au Tchad. 2.330 miliciens sont affectés aux services de police.

Ces forces, si minimes, représentent sans doute pour le moment un maximum, par les 8 et 3 millions qu'elles coûtent respectivement, à l'heure actuelle.

Elles peuvent, par des colonnes, réprimer des rebellions; certaines d'entre elles sont chargées de parcourir des parties de la colonie non encore

assujetties à notre action. Quelle trace reste-t-il de l'éphémère présence de nos soldats, après leur passage ? Tel un sillage, qui se referme derrière le navire, et s'efface bientôt.

En dehors de ces colonnes, les troupes sont, comme les postes, réparties en un certain nombre de points, le plus souvent distants entre eux de bien des jours de marche ou de navigation.

Et, tout de suite autour du poste, sans transition, c'est la brousse, ou, dans l'immense vallée congolaise, la forêt équatoriale, impénétrable, hors de ses sentiers battus. Là, l'indigène est chez lui. Nous avançons ? Il recule. Nous occupons effectivement son pays ? Il émigre, comme vient de le faire, à notre profit il est vrai, un chef du Haut, passé du Congo belge en notre territoire avec quelques milliers de ses sujets. C'est, du reste, soit dit en passant, un comique et constant va-et-vient des riverains du Congo et de l'Oubangui, du bord belge au bord français, et *vice versa*, suivant que les indigènes sont bien ou mal avec leur administrateur, ou plutôt avec le fisc.

La restriction de l'action sur les populations est telle que j'ai vu un poste à un jour duquel existe un village nettement insoumis, et dont la réduction est différée pour des raisons évidemment plausibles.

Le fait brutal est là : l'indigène se retire devant nous et nous échappe à peu près autant qu'il lui plaît. La nature même du pays, libre de maîtres, de cultures et de pacages, permet à l'homme de se fixer en dehors de notre sphère d'action, où bon lui semble.

Et comme les cours d'eau sont la voie naturelle et parfois unique d'accès des Blancs vers l'intérieur du pays, l'autochtone a, en partie, déserté les rives. Il s'est établi là où ne peuvent parvenir les vapeurs. Lorsqu'il désire acheter, vendre ou échanger, il vient, de bien loin souvent, car le temps ne compte pas pour lui, à nos factoreries, à nos postes. Il ne veut pas nous voir chez lui.

Et voilà pourquoi, à tout instant, on trouve la trace de tant de villages disparus, on voit tant de futaies de combo-combos, le long des rives du Congo et de ses affluents. « Ce pays, que vous trouvez désert, me disait M. Fondère, dans l'Oubanghi, je l'ai, moi, connu couvert d'agglomérations. Les pirogues pullulaient au point d'être un danger permanent pour les chaloupes dont on se servait avant les grands vapeurs d'aujourd'hui et dont plus d'une fut attaquée et pillée. »

Pendant des kilomètres sur l'Ogòoué, avant d'arriver à N'Djolé, la forêt de combo-combos atteste qu'il y eut là une population dense. Voici une douzaine d'années, on l'évaluait à une quinzaine de mille d'individus. Ils sont encore 300 ou 400. Et ceux-là partent peu à peu à leur tour. Où? Ailleurs, dans la forêt, pour nous éviter. Et ceux qui étaient restés jusqu'ici sont des assimilés, ou à peu près, quelques-uns vêtus tant bien que mal à l'européenne, employés dans les factoreries ou dans les plantations. Eux aussi, s'en vont, un à un, rejoindre les autres.

Fait significatif : ces gens ont fait un approvisionnement, aussi large que leur permettaient leurs ressources, de pagnes et de tabac; ils s'en

sont munis pour des années, afin de n'avoir pas à revenir acheter d'ici longtemps.

***

Pourquoi cette aversion? Nous les protégeons. Nous leur assurons la paix. Nous payons leur travail.

La protection ? Ils préfèrent se l'assurer eux-mêmes.

La paix ? Elle est la négation de leur atavisme ancestral. Puis, la guerre, pour la plupart, c'est l'anthropophagie, dont ils considèrent l'interdiction par nous comme une atteinte à leurs coutumes, et qu'ils pratiquent dès qu'ils échappent à notre action.

L'argent? Ils n'ont pas de besoins. Ou si peu.

« Traitez les Noirs avec humanité, appliquez-leur les bienfaits de notre civilisation, et ils accourront vers vous, au lieu de vous fuir ! » ne manquent pas de clamer les négrophiles amateurs et les colonisateurs en chambre qui se sont donné pour mission d'instruire le public français de questions dont ils sont eux-mêmes ignorants... car ces pays sont bien loin de la métropole et tout grand voyage comporte ses risques.

Rien n'est plus absurde que cette théorie à prétentions humanitaires, appliquée au Congo.

En réalité, les Noirs refusent notre contact pour deux raisons principales, en dehors de celles que j'ai dites :

Ils sont réfractaires au travail ;

Ils ne veulent pas supporter l'impôt.

***

J'ai suffisamment indiqué, dans les chapitres précédents, pour qu'il soit inutile d'y revenir, combien le Noir est hostile à tout labeur, puisqu'il pousse ce sentiment jusqu'à négliger ses besoins les plus immédiats. Les quelques cultures rudimentaires qu'il possède sont entretenues par les femmes, auxquelles incombent tous les soins de la vie courante.

Or, en dehors des besoins privés de main-d'œuvre nécessités par la mise en exploitation de la colonie, il est un travail qu'il a bien fallu exiger de l'indigène, travail sans lequel rien n'était possible en ces contrées, dénuées de tout autre moyen de transport : c'est le portage.

Que n'a-t-on pas dit et écrit, à propos du portage? De quels méfaits n'a-t-on pas accusé les coloniaux, à son sujet?

La vérité est que le portage, par la limitation des charges et des étapes, par le taux élevé, pour ces pays, du paiement, — 1 franc par jour de travail, 50 centimes par jour d'aller ou de retour à vide, — ne revêtit un caractère pénible que par la nature des populations auxquelles il était demandé. S'adressant à des races accoutumées au travail, comme les Jaunes, le portage serait un bienfait, par la répartition des forts salaires dont il représenterait l'occasion. Je lisais, dernièrement, cette même appréciation, appliquée aux Mal-

gaches, vis-à-vis desquels le portage n'a jamais passé pour une cruauté.

En Afrique Equatoriale, il fut cependant un temps où l'on était arrivé à réunir un important groupement de travailleurs accoutumés. Ce fut pendant la période qui s'écoula entre la mise en valeur intensive du Congo français, vers 1885, et l'entrée en exploitation du railway de l'Etat libre, en 1898. Tout le trafic passait alors par Loango et la Route des Caravanes.

Le portage n'en restait pas moins une lourde sujétion. On saisit donc avec empressement l'accasion de s'en débarrasser. Seulement on eut le tort, excusable à cette époque, où l'on ne pouvait avoir la prénotion de notre avenir africain, de licencier brusquement, du jour au lendemain, les quelques milliers d'hommes robustes, habitués au travail, que l'on avait sous la main. Si, à ce moment, on avait eu conscience de leur valeur; si, au prix de quelque gêne momentanée, on avait arrêté progressivement le portage, au fur et à mesvre qu'on aurait réparti les travailleurs, sélection rare et précieuse, sur les points où leurs services pouvaient être utilisés, peut-être eût-on fait faire alors un pas considérable, et, qui sait? décisif, à la question si délicate de la main-d'œuvre indigène au Congo.

Ce brusque licenciement de milliers de porteurs de profession eut une autre conséquence: il les obligea à trouver séance tenante de quoi s'occuper ailleurs. Une personne digne de foi m'a dit à Lôango que, depuis ce moment, il en était passé 40.000, de nos territoires, dans les possessions

portugaises. Je donne ce chiffre tel quel, et j'y crois, pour ma part, d'autant plus que, en ce lieu qui fut, pendant tant d'années, le point de transit de notre Afrique Equatoriale, et où régna une vie intense, c'est maintenant le défaut absolu de mouvement, presque l'abandon. Dans la périphérie de Loango, sur d'immenses espaces existent, en caoutchouc et en produits palmistes, des richesses, perdues sur place, faute de bras pour les recueillir, pendant que la colonie portugaise voisine exporte maintenant 8.000 tonnes, annuellement, de ces mêmes produits.

***

La sujétion de l'impôt est une autre cause d'éloignement des indigènes à notre endroit.

Le fait peut paraître surprenant, étant donné le taux infiniment faible de l'imposition : 5 francs, — un pata, comme on dit là-bas.

Cela représente bien peu d'un travail d'autant plus doux qu'il consiste, en la plupart des cas, dans la récolte de quelques fragments de caoutchouc, produit en bien peu de jours de travail. L'impôt est donc, même toutes proportions gardées, autrement léger à nos sujets congolais qu'au moins imposé des citoyens français, lesquels doivent, en outre, l'impôt du sang : non le moins lourd...

Mais des abus, heureusement rares, tout individuels, il est vrai, auraient été commis. Et les indigènes n'auraient pas appris sans stupéfaction,

avec, à la clé, invitation de payer derechef, que l'année des Blancs n'avait que six mois, quelquefois quatre.

De plus, l'impôt par village n'irait pas sans quelques inconvénients. Aussi a-t-on préconisé de quelques côtés le mode de l'impôt individuel, avec délivrance d'une fiche fiscale renouvelable annuellement, comme, paraît-il, cela se passe à Madagascar, où ce système donnerait les meilleurs résultats. Pourquoi pas, au surplus, puisque, appliqué aux vulgaires cyclistes métropolitains, il a réussi?

Ce n'est pas seulement le poids intrinsèque de l'impôt qui pèse sur l'indigène et l'éloigne de nous. Dans nombre de régions, les Noirs nous évitent tout simplement parce qu'ils ne « veulent pas payer l'impôt ». Ils le considèrent comme un tribut que le vaincu doit seul au vainqueur; et, comme ils ne nous reconnaissent pas pour leurs vainqueurs, ils se refusent tout simplement à payer le « tribut ». Cela revient à dire que, pour faire rentrer l'intégralité de l'impôt, il faudrait visiter en force chaque agglomération de toute la colonie, effort tout à fait disproportionné, on l'a vu, avec les effectifs dont nous disposons.

On jugera des difficultés de perception par ces deux faits :

Dans un poste important, fréquenté couramment par nos vapeurs, pourvu d'un personnel relativement considérable, puisqu'il comporte même une justice de paix à compétence étendue, l'impôt a produit l'an dernier moins de 700 francs.

Certaines régions, occupées jadis par nous au

début de notre installation, ont été abandonnées par la suite, devant les nécessités des circonstances et doivent être, aujourd'hui, réoccupées petit à petit. L'une de celles qui se trouvent dans ce cas fut le point par où débuta notre installation; elle est située non loin de Libreville, sur l'estuaire même du Gabon.

La situation tend, il est vrai, à s'améliorer; M. Merlin l'a excellemment définie :

L'impôt indigène est fonction de notre occupation et le signe le plus sûr de la soumission des indigènes; il marque donc les progrès réalisés dans l'œuvre de pénétration. Pour l'ensemble des colonies, il était, en 1908, de 1.350.000 francs; en 1910, il atteint 2.051.000 francs et s'élèvera, selon toute prévision, en 1911, à 2.830.000 fr. Cette augmentation, pour notable qu'elle soit, est insuffisante. Alors que la métropole fait un effort important pour venir en aide à la colonie, il importe que la colonie y réponde par un effort égal. Je ne saurais trop recommander aux lieutenants-gouverneurs de porter toute leur attention sur cette question, l'impôt indigène constituant la principale ressource des budgets locaux. Non pas que j'entende dire que toutes considérations doivent disparaître devant celle-ci; loin de moi une pareille pensée! Dans ma circulaire du 27 août 1909, j'ai exposé dans quelles conditions devait être exigé l'impôt des indigènes et tous les tempéraments qu'il y avait lieu d'apporter dans la perception, suivant les circonstances et les populations en présence desquelles on se trouve.

Si l'impôt doit être immédiatement exigé, comme un acte de soumission, de la part des populations qui se sont opposées par la force à notre occupation, il doit cependant être réclamé aussitôt qu'il est possible des populations qui nous ont accueillis de plein gré et qui ont été ainsi mises à même de jouir de la sécurité et du bien-être que leur assure notre protection. C'est un devoir pour les unes comme pour les autres de l'acquit-

ter. Obtenir qu'elles en admettent l'obligation est l'effet du tact et de l'activité développés par les administrateurs dans l'exercice de leurs fonctions.

En résumé et d'une façon générale, la situation politique s'est sensiblement améliorée dans ces dernières années sur tous les points du territoire. Sans espérer que toute velléité de résistance de la part des indigènes soit évanouie, que tout risque de collision sanglante ait disparu, on peut déclarer que l'œuvre de pénétration est aujourd'hui entamée, qu'elle est poursuivie avec esprit de suite et qu'elle progressera régulièrement au fur et à mesure des augmentations des effectifs pour aboutir, d'ici une couple d'années, à une occupation définitive et solide du pays.

Aussi volontairement mesuré que soit ce langage du Gouverneur Général, il est assez clair, assez précis, cependant, pour laisser deviner combien est délicat en cette matière le rôle des administrateurs, placés entre la nécessité de faire « rendre » l'impôt, le désir d'éviter des conflits, le souci de tenir cependant la balance égale entre les populations, et de ne pas faire que celles qui échappent à notre action se trouvent dans une situation plus privilégiée que celles qui l'acceptent ; la préoccupation, enfin, de ne pas accentuer, par des mesures de coercition, les trop fréquentes tendances à l'exode, hors de notre portée, que manifestent nombre d'entre elles.

Tâche infiniment ingrate, en vérité, et à laquelle je voudrais bien voir attelés pendant seulement un mois les manitous et les pontifes qui la jugent, avec sévérité le plus souvent, de leur cabinet, sans avoir jamais mis les pieds aux colonies.

Au fond, cet état de choses n'est pas absolument

préoccupant, parce que c'est là une question de temps et de moyens d'action, ce avec quoi on vient toujours à bout de ce qui est humainement possible.

***

L'équilibre à maintenir entre le rendement fiscal de la colonie par l'impôt indigène et les ménagements nécessaires vis-à-vis des Natifs pour ne pas les éloigner de nous, ni les pousser davantage encore à cette propension qu'ils ont, si marquée déjà, à reculer devant notre implantation progressive dans le pays, pour se soustraire à notre contact, n'est pas la seule difficulté à laquelle on se heurte, dans cet ordre d'idées.

Il en est une autre, ardemment controversée, infiniment redoutable aussi, parce qu'elle met notre rôle civilisateur, poussé parfois jusqu'à l'exagération de l'humanitarisme, en présence des nécessités économiques qui sont la justification et la raison d'être de l'action coloniale : c'est la mesure dans laquelle nous pouvons, sinon exiger, du moins obtenir du Noir le travail.

Car, enfin, il faut pourtant voir et dire les choses telles qu'elles sont :

Nous aimons plus que les autres peuples à envelopper nos actes de formules qui satisfont le besoin d'agir, d'obéir aux lois d'expansion inhérent à tout peuple qui veut vivre, formules qui couvrent, à nos propres yeux, d'une sorte de vernis philosophique, ce que l'action a souvent de nécessairement brutal.

A cette mentalité particulière à notre nation, nous devons l'assurance, proclamée à tout propos par les coryphées de la politique, que « la France a une mission civilisatrice ».

C'est au nom de ce précepte, un peu niais dans son sentimentalisme, qu'on a embarqué notre pays dans cent aventures où il n'avait que faire, qu'on a dépensé des millions d'or français et fait casser la figure à des milliers d'hommes, pour des causes parfaitement indifférentes au bien de notre nation. Une partie du XIXe siècle a été employée par nous à faire de cet idéal douteux notre ligne de conduite. Nous y avons perdu notre rang de première puissance du monde, sans être corrigés pour cela, puisque l'on nous rebat les oreilles à tout propos encore aujourd'hui de notre « mission civilisatrice ».

D'abord, pour avoir une mission, il faut en avoir été chargé par quelqu'un. Or, je me demande qui a bien pu nous infliger cette besogne ingrate, de préférence aux Anglais, aux Allemands, aux Yankees ou aux autres? Je me demande aussi en quoi nous sommes plus désignés pour porter, chez les races moins avancées, la civilisation blanche. Serait-ce donc que nous en avons trop pour nous? Maints exemples quotidiens nous prouvent, au contraire, que nous souffrons, sous ce rapport, et dans plus d'un cas, par pénurie plutôt que par pléthore.

En vérité, les choses sont plus simples, plus terre-à-terre que toute une école s'efforce de nous le faire croire.

Ayons donc le courage et la franchise de le

reconnaître, nos actes, surtout ceux qui ont trait à notre expansion mondiale, sont dictés, même à notre insu, par l'unique et légitime souci de nos besoins économiques. De même que notre rôle « civilisateur » à l'égard des races inférieures se réduit, en fait, à tâcher de les perfectionner, physiquement et moralement, non pas uniquement parceque nous sommes des « civilisateurs », mais bien parce que ces races sont les indispensables auxiliaires de notre action, laquelle est liée, au point d'y être subordonnée, à la valeur de ces auxiliaires ; le mot « valeur » étant pris ici dans le sens : « capacité de concours matériel et de production. »

Voilà la réalité, que ne peuvent se dissimuler à eux-mêmes, s'ils sont de bonne foi et de sain jugement, les protagonistes les plus ardents de la « mission civilisatrice de la France ».

Tâchons donc d'avoir la sincérité de ramener les choses à la réalité, sans éprouver pour cela le besoin de nous payer de mots vides de sens, tels ces gens qui chantent dans les bois, la nuit, pour chasser la peur. Nous avons conquis un immense Empire colonial, et nous n'avons pu le faire qu'en dépossédant, tout au moins partiellement, ses occupants naturels, uniquement parce que nous avions besoin de leur pays. Besoin pour notre industrie,en quête de débouchés nouveaux; pour notre commerce, pour lequel l'extension de son champ d'action universelle est une nécessité impérieuse ; pour notre nation tout entière, enfin, que ce nous est un devoir d'affranchir de l'étranger en ce qui concerne l'obtention de tant de ma-

tières dont l'achat nous coûte annuellement des centaines de millions, matières dont nos territoires d'outre-mer doivent être de plus en plus les fournisseurs, comme notre pavillon doit en être le transporteur.

Voilà la vérité : voilà la réalité. Et, si je ne craignais d'employer un mot d'argot, je dirais que le reste est seulement « du boniment ».

Maintenant que, parallèlement à cette action, nous nous préoccupions de donner aux indigènes habitant les contrées occupées par nous une mentalité plus élevée, une condition matérielle meilleure, une éducation même, adéquate à leur cérébralité, en ce faisant, nous restons dans notre rôle de colonisateurs soucieux de leur propre intérêt. Et, par conséquence de cela, nous faisons alors réellement œuvre de civilisation, d'humanité pratique et vraiment bienfaisante.

On ne voit pas en quoi, ainsi comprise, notre mission civilisatrice, — si l'on tient à ce mot, — aurait moins de portée ni moins de grandeur.



Si donc on se place sur ce terrain, le seul admissible au point de vue national, en fin de compte, on est tout naturellement conduit à cette conception logique, exclusivement défendable, de l'exploitation des colonies d'administration, les seules qui regardent notre pays, puisque, malheureusement, notre faible natalité nous interdit les colonies de peuplement, conception qui s'énonce

ainsi : « Une colonie n'a d'autre intérêt que son rendement économique. »

Or, celui-ci peut seulement être obtenu avec la collaboration de la main-d'œuvre indigène, faute de laquelle l'importation de la main-d'œuvre étrangère, en admettant celle-ci possible, devient indispensable. Faute de l'une, suffisante, ou des deux, la mise en valeur des colonies devient impossible. La colonisation du pays en cause se révèle alors une entreprise irrémédiablement onéreuse pour la métropole, à laquelle le souci le plus élémentaire de ses intérêts impose la liquidation d'une mauvaise affaire : tout comme un commerçant,convaincu qu'une branche de son exploitation est définitivement une charge, se voit obligé de la supprimer.

Cela est l'évidence à un tel degré que je me demande par quels arguments on pourrait rétorquer ce raisonnement·

Telle sera pourtant, à côté d'autres considérations auxquelles j'arriverai par la suite, la situation dans laquelle nous nous trouverons en Afrique Equatoriale si nous n'arrivons pas à arrêter une formule nous permettant d'obtenir de l'indigène la collaboration régulière et intégrale de son travail.

Le Congolais y est, je l'ai dit, en majorité, absolument réfractaire. Des plantations sont arrêtées faute de travailleurs. Dans d'autres on n'arrive même pas à faire cueillir le café. Des centaines de milliers d'hectares de forêt contiennent le caoutchouc qui ferait la fortune de ce pays, mais que l'on exploite très partiellement, parce qu'on est limité

aux quelques apports intermittents de l'indigène. La quantité d'huile de palme produite, dans cette terre d'élection du palmier, est dérisoire.

Que sera-ce si le chemin de fer et les mines exigent un effectif important d'ouvriers ?

La question, impossible à éluder, se pose donc, formelle : Ou nous serons amenés à exiger du Noir, son travail, dûment rémunéré, en échange de la protection, de l'amélioration matérielle de la vie, que nous lui apportons. Ou, si l'introduction de la main-d'œuvre extérieure est, elle aussi, reconnue impraticable, la mise en valeur de l'Afrique Equatoriale, à jamais privée de tout avenir, prendra le caractère définitif d'une opération désastreuse pour la métropole ?

Concluez...

Ah ! nous savons toutes les objections que peut soulever parmi les théoriciens qui n'ont jamais payé un salaire ouvrier, ni mis un sou dans une affaire, et encore moins les pieds dans une colonie : « Imposer le travail forcé, à des hommes libres, en plein xxe siècle ! Horreur et réprobation ! Mais c'est méconnaître les droits imprescriptibles, — naturellement, — de l'homme ! » Et pour un peu, ils ajouteront : « du citoyen !... » Bien qu'il n'y eût pas de nègres à la prise de la Bastille, affirme l'histoire.

Evidemment, je le confesse, c'est méconnaître cela, et bien d'autres choses encore. Mais nous nous trouvons en face d'une situation devant laquelle les raisonnements des sophistes les plus forts ne tiennent pas, pas plus que rien ne tient devant le fait, ni que nous ne pouvons davantage,

sous prétexte de respecter la liberté individuelle, laisser les anthropophages de nos possessions se manger sous nos yeux.

Ah ! ça, est-ce qu'elle est donc si universellement intangible pour le citoyen français lui-même, la liberté individuelle ? Et je voudrais bien savoir ce qu'en fait l'Etat vis-à-vis de nous tous, lorsqu'il oblige chacun de nous, qui trouvons cela tout naturel, à passer des mois, des années, à la caserne, et à consacrer à l'impôt une part si importante de notre travail ou de notre revenu ? Sommes-nous donc moins que les nègres du Congo, nous qui avons pour la liberté un culte tel que nous adornons de ce mot magique le fronton de nos prisons elles-mêmes ?

***

Aussi n'éprouvé-je aucun scrupule à le déclarer : je crois, dans certains cas, — et c'est celui de l'Afrique Equatoriale, — à la parfaite légitimité du travail forcé. Je dirai plus : à son caractère certain d'élément de civilisation, puisque ce terme très noble et bien vague en lui-même est si cher à tant d'entre nous.

Qu'il me soit permis de commencer par un fait minuscule la démonstration de cette affirmation : Un de mes vieux amis habite avec ses fils, des hommes faits, séparés par une mésintelligence profonde. Un père, doué de caractère, eût, dès le début de ce désaccord, usé de son autorité paternelle pour étouffer, une fois pour toutes, les

manifestations de ce différend. Mais mon ami est une nature avide du repos à tout prix. Il a donc reculé indéfiniment devant l'explication, peut-être violente, mais assurément décisive, qui, mettant pour toujours les choses au point, eût assuré la quiétude du home familial. Si bien que la situation s'est, si je puis dire, consolidée, et que ce home est devenu à jamais un enfer.

Nous adoptons exactement là-bas la même ligne de conduite que mon vieil ami : faute d'avoir l'énergie de prendre en temps une attitude conforme à nos intérêts et à ceux de nos sujets, nous créons et nous « consolidons » un état de choses tel que nous aurons double difficulté à le modifier le jour où nous nous serons aperçus, par la force même des événements, qu'il faut, coûte que coûte, nous résigner à le modifier.

***

Est-ce à dire que les nègres congolais soient absolument réfractaires au travail, et ce mot de « réfractaire » est-il exactement approprié ?

Pas tout à fait ; il comporte d'être défini.

Le Noir du Congo, tel qu'il est, ne travaille ni ne veut travailler, parce qu'il n'éprouve aucun besoin de modifier sa triste condition, dont la misère ne lui apparaît pas, faute de connaître un autre état. Mais éduqué lentement, progressivement, dût l'initiation première être un peu de la contrainte, il se mettrait au travail ; il en arriverait à apprendre le bienfait qu'il peut tirer de ses

gains pour la satisfaction de ses besoins et de ses goûts, fût-ce même de ses vices, bienfaisants dans ce cas, puisqu'ils l'inciteraient à gagner des salaires, dernière considération à laquelle nous autres Blancs ne sommes pas déjà si étrangers. Je ne dis pas qu'il travaillerait « comme un nègre », expression dont les coloniaux connaissent l'ironique exagération, mais il produirait suivant ses capacités. Et c'est là l'essentiel.

En réalité, des résultats ont déjà été obtenus dans cette voie. Le Matadi-Léopoldville a fini, à force d'efforts et de persévérance, par assurer tous ses services inférieurs terrassiers, serre-freins, aiguilleurs, chauffeurs, en dressant des Bakongos. Un ou deux d'entre eux sont même, me disait M. Thys fils, parvenus à faire des mécaniciens. Ce sont des Natifs également qui ont été employés à la construction de la voie Brazzaville-Mindouli, et à l'aménagement des mines. La flottille du Congo, les ferries de l'Ogôoué et les nombreux postes à bois dont ils ont besoin occupent un grand nombre d'indigènes. Dans les quelques agglomérations européennes congolaises, les indigènes remplissent également toutes sortes d'emplois. Donc certaines races peuvent être utilisées. Mais aussi, voilà plus de vingt ans que les Européens sont dans le Bas-Congo, où le pays, accidenté mais peu boisé, ne se prête pas, comme toute la vallée congolaise, du Pool aux Rapides, la forêt équatoriale et tout l'arrière-pays, à l'inaccessibilité voulue de l'indigène.

Puis, qu'est-ce que ces quelques centaines de travailleurs, minime sélection en regard de ce qu'il

faudrait pour mettre l'ensemble de ces contrées en valeur? Rien ; ou si peu...

***

Mais comment, par quel moyen qui ne soit pas la coërcition brutale, amener contre leur gré, tout au moins au début, les populations au travail ?

La question est, je l'avoue, embarrassante. Et pourtant, ce principe n'est-il pas déjà appliqué, sous une certaine forme? Comment avons-nous donc fait à l'époque de la « Route des Caravanes » lorsqu'il fallait recruter et maintenir bon gré mal gré en service des centaines, et, parfois, encore des centaines de porteurs? Comment s'y prend-on, aujourd'hui même, chaque fois que les circonstances nécessitent la formation d'un convoi? Et l'entretien du débroussement le long des lignes télégraphiques comment donc l'obtient-on, sinon en exigeant la contribution des indigènes? Mieux, où trouvera-t-on donc les milliers de travailleurs nécessaires à la construction de cette voie ferrée, que l'on étudie avec l'intention de l'exécuter un jour, je suppose ?

Comment? Sinon en demandant, sans admettre de refus, aux hommes valides, lesquels sont d'ailleurs souvent remplacés par... des femmes, ce qui n'a rien de choquant pour les mœurs locales, de fournir la main-d'œuvre indispensable, en échange d'un salaire convenable.

Ce principe du travail obligé, qui fait crier si fort nombre de gens, dès qu'on en parle, même

parmi les coloniaux, n'est donc pas, vous le voyez, si contraire à la pratique courante.

De là à généraliser cette pratique et à la mettre à la disposition régulière des entreprises privées, il y a un écart profond, assurément.

Puis, les populations, déjà malaisées à atteindre, et plus peut-être à manier, ne parviendront-elles pas à se soustraire davantage encore à notre action ? Déjà certains prétendent que c'est par un effet de cette crainte de notre part que telles races, plus rebelles, sont exemptes de toute réquisition, tandis que d'autres, plus douces et plus malléables, plus à notre portée aussi, sont, à tout bout de champ, mises à contribution.

Le système actuellement en vigueur peut donc se caractériser ainsi : pour les besoins absolus, inéluctables, résultant de l'occupation et de l'administration du pays, il a bien fallu s'asseoir sur les « grands principes » et recourir au travail forcé sans lequel nous n'eussions pu nous éloigner, seulement de quelques kilomètres, de la côte.

Mais dès que ce sont les intérêts privés résultant de la mise en valeur de l'exploitation du pays qui ont été en cause, on s'est levé et on a pris sous soi les mêmes « grands principes » sur lesquels on s'était auparavant si tranquillement assis. Et l'on a clamé le droit à la liberté individuelle, les « droits de l'homme », — à défaut de ceux heureusement prématurés ici, du citoyen, les lois de l'humanité, la solidarité humaine et bien d'autres encore de ces belles choses avec lesquelles les faiseurs de tirades ébaubissent les gens crédules et les stupéfient d'une admiration incompréhensive.

Si bien que les entreprises privées, manquant de main-d'œuvre pour exploiter dans des conditions de rémunération normale, et le gouvernement général ne touchant, proportionnellement au chiffre et à la capacité de production de la population, qu'une partie infime de l'impôt, il en résulte que jusqu'ici l'Afrique Equatoriale ne rend pas et ne rendra pas tant qu'il en sera ainsi. Or, une colonie, je l'affirme encore, est une affaire, rien qu'une affaire. Qu'on le demande plutôt aux Anglais, ou à nos voisins congolais, les Belges et les Allemands. Et les coloniaux français ont assez de peine, déjà, à se défendre contre le reproche qu'on fait à nos colonies de servir surtout à l'exportation, de France, de fonctionnaires et de militaires, pour que le monde colonial soit le premier à proclamer, non pas seulement la suprématie, mais l'exclusivité de l'objectif économique, seule justification des sacrifices de la métropole et de tout ce qui constitue l'administration civile et militaire des colonies.

Nous nous trouvons donc en face d'un dilemme : Ou une colonie doit avoir un rendement, être ou promettre d'être une bonne affaire. Ou elle doit être abandonnée afin de permettre à la métropole de concentrer son effort sur celles de ses autres colonies qui lui sont profitables.

Et puisque, sans main d'œuvre, on ne peut parvenir au rendement, il faut donc, coûte que coûte, la créer.

Je ne prétends pas, notez-le bien, qu'on ait eu tort d'interdire jusqu'ici la contrainte au travail, dont l'exercice par des intéressés d'autant plus

énergiques que leur tâche était plus ardue, eût entraîné presque à coup sûr, de redoutables abus.

Je dis seulement que, au point où nous en sommes de l'occupation de cette partie du Continent Noir, il nous faut, ou trouver la solution du problème de la main-d'œuvre, ou renoncer à exploiter ce pays, tant que les choses demeureront en l'état actuel.



M. R. Noguès, directeur général de sociétés coloniales, a, en particulier, traité cette question, si grave pour notre avenir en Afrique, dans un mémoire présenté au Congrès international d'agronomie coloniale et tropicale de Bruxelles — 20 au 23 mai 1910; je rappelle ce travail ici, car il corrobore singulièrement les données de cette étude.

Depuis dix ans que des compagnies de colonisation se sont installées dans l'intérieur du pays, a dit M. Noguès, elles n'ont pu réussir, à de rares exceptions près, à se procurer et à s'attacher une main-d'œuvre homogène et permanente, absolument indispensable cependant aux services des exploitations diverses. Pour le travail de préparation du caoutchouc, notamment, dont la récolte constitue à peu près l'unique ressource au Moyen-Congo, on en est encore réduit à recourir à des travailleurs intermittents, qui ne s'adonnent à cette besogne que dans la mesure de leurs besoins et de leur caprice.

. . . .

La situation que les colons trouvèrent en 1899, en prenant possession des territoires qui leur avaient été concédés, n'était rien moins que favorable. Une popula-

tion assez clairsemée sur le littoral et dans le Moyen-Congo, comptant tout au plus trois habitants au kilomètre carré, en majeure partie hostile au Blanc, et très peu disposée au travail, considéré par elle comme avilissant.

. . . .

Rencontrant chez l'indigène une mauvaise volonté manifeste, les colons en appelèrent à l'intervention de l'administration, estimant, *bona fide*, que celle-ci, qui leur avait donné des terres à mettre en valeur, était tenue de leur procurer des bras pour les exploiter. Le ministre des colonies avait d'ailleurs favorisé chez eux cette conception; dans les instructions adressées au commissariat général de la colonie, il avait souligné qu'il serait de l'intérêt bien entendu de l'administration locale « d'engager les indigènes à se mettre à la disposition des concessionnaires et à conclure avec eux des contrats de louage et de travail ».

M. Noguès dit quelles difficultés rencontra l'intervention administrative, quel vide fit devant nous la perception de l'impôt de capitation. Des conditions aussi défavorables eurent pour conséquence de pousser les agents des compagnies, dont la plupart provenaient de l'Etat Libre, où la « manière forte » était en honneur, à rechercher, dans l'obtention de la main-d'œuvre par une coërcition excessive, la rémunération immédiate des capitaux engagés. Ces procédés parachevèrent l'éloignement de l'indigène.

M. Noguès voit la solution de la question de la main-d'œuvre dans la concentration de tous les efforts épars au Congo, dans l'aménagement du pays par zones d'exploitation forestière, dans l'adduction progressive de l'indigène par la douceur, de bons salaires en espèces et en marchandises,

une amélioration de sa condition physiologique et morale, sous l'impulsion d'un personnel blanc sélectionné, de carrière, et largement traité. Les colons ariveraient ainsi à grouper autour d'eux des collectivités de travailleurs. que l'union entre les sociétés permettront ensuite de porter sur les points les plus avantageux et de répartir au mieux.

Mais l'administration a, elle aussi, des obligations. Et M. Noguès de les définir :

L'administration s'est trop complue jusqu'ici dans l'attitude des bras croisés. Il conviendra qu'elle favorise par tous les moyens dont elle dispose la création d'un courant vers le travail.

... Nous croyons, avec M. Paul Leroy-Beaulieu, que les « colonies seront d'autant plus prospères et mieux assises qu'on y respectera davantage les droits naturels des indigènes ». Mais, auprès des « candidats à la civilisation », ces droits ont pour corollaires des devoirs, et notamment celui du travail, qui est la loi générale des peuples civilisés. Nous n'entendons pas faire imposer cette obligation par des voies brutales qui iraient à l'encontre des intérêts des colons. Nous pensons que, par son influence morale et les sanctions dont elle dispose, l'administration est à même de faire comprendre aux indigènes la nécessité du travail.

Que les humanitaires se rassurent : on ne leur enlèvera pas leur liberté, car on conserve encore son libre arbitre lorsqu'on se soumet à une contrainte dont on a discerné la raison d'être et le caractère inéluctable.

L'administration pourra grossir les contingents de travailleurs destinés à l'exploitation rationnelle de la forêt en provoquant ces migrations de villages d'une région dans l'autre; en soutenant, dans l'application des contrats de travail, non pas exclusivement les intérêts de l'engagé, mais aussi ceux de l'engagiste; en se

prêtant à des louages de services supérieurs à deux ou trois mois, du moins pendant ces périodes d'apprentissage.

M. Noguès parle uniquement de l'exploitation forestière parce que ce seul point de vue intéresse la région dont il s'occupe. Mais les principes qu'il pose doivent être généralisés, cela va de soi.

Ce remarquable exposé se termine par la démonstration de la nécessité qu'il y a à occuper effectivement et intégralement le pays : ce sur quoi, au reste, tout le monde est d'accord... sous réserve des disponibilités financières.

***

En résumé, si l'on fait abstraction de la forme modérée, presque adoucie, en laquelle le rapport, dont je viens de citer quelques extraits, était tenu d'exposer les choses, on peut en déduire la pensée sous cette formule concise :

La main-d'œuvre indigène, telle qu'elle existe actuellement, ne saurait assurer, même imparfaitement, la mise en exploitation normale de notre Afrique Equatoriale.

On se procurera seulement cette main-d'œuvre en transplantant par mesure administrative les villages là où il est nécessaire, et en secondant les initiatives privées dans la passation de contrats de louage d'un terme suffisant, sans pour cela recourir, ni aux procédés de recrutement brutal, ni à des contrats de sept années, comme

l'ont fait à San Thomé les Portugais, dont le système a toutefois trouvé la justification dans la prospérité de leur colonie. On arrivera seulement ainsi à un état de choses également profitable aux travailleurs et aux exploitants.

Est-ce à dire que l'application d'un tel système ira sans difficulté, en un pays si vaste, si incomplètement occupé et dont tant de parties sont encore inconnues? Non, certes. Et c'est ici que nous devrons nous inspirer de la méthode de la « tache d'huile », dont j'ai parlé au cours de ces études; méthode heureusement appliquée par les Anglais dans leurs colonies situées en pays neufs et à laquelle ils doivent leur succès, non seulement en Guyane, mais sur la Côte Occidentale d'Afrique également, où certains centres, Accra entre autres, lui sont redevables d'un développement peu soupçonné chez nous, développement dont vous aurez une idée par ce simple fait : un mois avant notre voyage, un cargo français avait chargé dans ce seul port d'Accra, où le mouvement maritime est cependant intense, 1.200 tonnes d'huile de palme et de cacao.

Et, aux bons rêveurs qui, devant l'application de ces principes au travail indigène crieraient à la coercition, on répondra, avec M. Noguès, que « le travail est un devoir ». Il l'est bien, pour nous autres civilisés. N'en est-il donc pas un pour ceux auxquels nous avons prétendu apporter notre civilisation ?

***

Je me garde, toutefois, d'affirmer que la solution intégrale du problème, si ardue dans sa complexité,de la main d'œuvre en Afrique Equatoriale, s'arrête là. Cela, je ne le crois pas.

M. Noguès évalue la population du Moyen-Congo à deux ou trois habitants par kilomètre carré. Cette évaluation semble exacte. Elle doit s'appliquer sans doute également au Gabon. Elle représente une densité infiniment faible ; toutefois, combien diminuée davantage encore au point de vue de l'utilisation de la main-d'œuvre par le fait que, non seulement une fraction importante de cette population échappe à notre action,mais celle que nous administrons comporte, au point de vue qui nous occupe ici,un déchet considérable,représenté par le temps qu'il faudra pour vaincre l'inaptitude au travail de certaines races et, malheureusement aussi, par l'alarmant état physiologique de beaucoup d'autres.

Aussi, est-on tout naturellement amené à cette interrogation : peut-on espérer, avec le seul concours des autochtones, parvenir jamais au coefficient de main-d'œuvre nécessaire à la mise en valeur de l'Afrique Equatoriale ?

La réponse doit être, j'en ai la conviction, nettement négative.

Et, comme jadis les terres du Nouveau-Monde, habitées cependant, elles aussi, par des races autochtones lors de la découverte, comme aujourd'hui même nombre de pays nouveaux, à com-

mencer par tous les Etats sud-africains, l'Afrique Equatoriale arrivera seulement à son rendement normal par l'introduction, sur une large échelle, de la main-d'œuvre importée.

Perspective infiniment délicate, certes, mais inévitable, et, peut-être aussi, non insoluble.

***

Un des effets frappants de l'évolution moderne est de corriger l'inégalité de répartition de la race humaine sur l'ensemble du globe, fait qui a constitué jusqu'à nos jours un des plus graves sujets de préoccupation soumis aux hommes d'Etat, aux sociologues et aux économistes.

C'est à cette évolution que l'on doit le peuplement, déconcertant par sa rapidité, de l'Amérique tout entière, avec des éléments tirés, tant du Continent Noir, par la traite, méfait dont les effets ont abouti, en fin de compte, à des résultats bienfaisants, que de la surpopulation européenne. On sait quelle adduction de main-d'œuvre hindoue et jaune les Anglais ont provoquée en Sud-Afrique. Ils font le même effort dans l'Ouest-Canadien, où ils ont été jusqu'à importer des Hindous, bien dépaysés cependant sous ce climat glacial.

Par un phénomène contraire, la Chine et le Japon, surpeuplés, ont déversé sur maintes parties du monde des populations entières : et l'on se rappelle quelle tension est résultée, entre ces deux puissances et les Etats de l'Ouest yankee, d'une invasion de main-d'œuvre jaune, considérée

comme « indésirable » par le parti ouvrier américain.

L'émigration indienne, elle-même, tend à s'affirmer, et les travailleurs hindous commencent à affluer dans tous les pays chauds à même de les employer et jusqu'aux Antilles, pourtant bien éloignées de l'Inde.

***

L'observation de ce qui se passe ailleurs dicte leur ligne de conduite aux personnalités qui se sont assigné la tâche de mettre en valeur notre Afrique Equatoriale. Leur religion doit être aujourd'hui éclairée sur l'impossibilité d'arriver à un résultat avec la seule main-d'œuvre indigène. A cela s'opposent trop d'éléments défavorables : non seulement la faible densité de la population noire et l'inaptitude actuelle à tout travail d'une partie de celle-ci, mais le long laps de temps nécessaire sinon à son apprentissage, — expression exagérée, — du moins à son accession à un labeur quelconque; enfin, son état physiologique, cause d'un déchet considérable de main-d'œuvre utilisable.

L'importation de cette dernière apparaît donc comme une nécessité absolue.

Cela est-il possible? D'où tirer cette main-d'œuvre ? Comment l'utiliser ?

Tels sont trois des points essentiels en présence desquels se trouve la colonisation congolaise.

La possibilité d'importer la main-d'œuvre en Afrique Equatoriale ne saurait être mise en doute. Notre

colonie se trouve là en face d'un problème, doublé d'une nécessité, qui ne lui est pas propre, mais, au contraire, commune à tous ces pays neufs, dont la mise en valeur a exigé un brusque effort, sans lequel les ressources démographiques autochtones ne permettaient pas d'aborder une exploitation intense, généralisée, et en rapport avec le rendement naturel immédiatement réalisable de chaque contrée.

Les différents pays qui se sont trouvés dans ce cas ont tout fait pour amener des réservoirs d'hommes représentés par les régions surpeuplées, les travailleurs appropriés à leur climat, qui leur manquaient. Si, comme je le disais, les Etats de l'Afrique du Sud, auxquels les races indigènes apportaient sous ce rapport un appoint insuffisant ont demandé à l'Inde et à la Chine le complément de bras leur faisant défaut, l'Argentine, de son côté, en a provoqué la venue, de l'Italie et de l'Espagne, principalement. Le Brésil, par le fait même de son origine, cherche, lui, à attirer l'émigration portugaise. Aux Etats-Unis, c'est du centre de l'Europe, d'Allemagne et d'Italie, qu'arrivent annuellement les centaines de mille d'émigrants dont le concours est indispensable au prodigieux développement agricole et industriel de la grande République. Je ne reviendrai pas sur les raisons sociales et politiques qui s'opposent à la constitution d'un mouvement identique des Jaunes vers l'Ouest Américain. Mais on peut considérer la barrière élevée par les Yankees à l'émigration asiatique sur leur territoire comme une infériorité économique.

Au Canada, il en va de même, avons-nous vu, comme partout où fonctionne librement le jeu de la loi d'offre et de demande aussi précise, aussi mathématique, en matière de main-d'œuvre, que d'échanges commerciaux.

Voici donc un point acquis : en cherchant à introduire la main-d'œuvre étrangère dans celles de nos colonies qui en manquent, nous ne ferons qu'obéir à une loi d'une application générale et dont les résultats constituent, de par l'expérience, même un fait acquis dans le monde entier.

***

Les pays d'où nous pouvons obtenir les ressources qui nous font défaut sous ce rapport sont, et ne peuvent être que des régions pauvres, souffrant de surpopulation, et à même de renfermer des éléments ethnographiques capables de supporter les conditions de climat, d'habitat et de travail de l'Afrique Equatoriale. Deux seules contrées s'indiquent donc d'elles-mêmes : l'Inde et la Chine méridionale. De multiples raisons, sur lesquelles je me dispenserai de m'étendre ici, obligent à répudier le Japon, en dépit de l'abondante émigration, non seulement qu'il fournit naturellement, mais qu'il cherche au besoin à imposer aux tiers dans certaines parties du Pacifique.

L'Inde pourrait, à elle seule, répondre à nos besoins. Les populations de son Midi, sinon très robustes, du moins aptes à suffire aux conditions du travail au Congo, y rendraient, à coup sûr, les

plus précieux services. En ce qui concerne les contrats de travail, les salaires, les conditions d'habitat, de nourriture et de rapatriement, nous n'aurions qu'à nous inspirer, ce qui se fait depuis longtemps déjà dans l'Est-Africain, en cet ordre d'idées, et sans doute même seulement à le copier. La question est de savoir si le gouvernement britannique se prêterait à l'organisation d'un recrutement régulier de notre part dans l'Inde.

On peut, sans se tromper, émettre la conviction que si toutes garanties lui sont données quant à la façon dont ses sujets sont traités, le gouvernement Anglo-indien ne s'opposera pas à l'adduction de travailleurs hindous dans notre colonie d'Afrique. Un tel mouvement peut aussi bien, dans certains cas, être désiré par les autorités britanniques, lorsque la surpopulation ou des circonstances occasionnelles, telles que de mauvaises récoltes, leur suscitent parfois les terribles difficultés que l'on sait.

L'introduction de la main-d'œuvre chinoise ne se présente pas d'avantage comme une impossibilité. On sait quelles surprenantes agglomérations populaires renferme l'Empire du Milieu. On sait aussi, malheureusement, dans quelle effroyable misère y vivent des millions d'hommes, sobres, laborieux, intelligents et courageux ; d'une intelligence, certes, et d'un courage qui, pour ne pas être les mêmes que ceux des Blancs, n'en sont pas moins réels. Par leur surnombre même, ces hommes n'ont le plus souvent pas de travail. Il faut, pour s'en rendre compte, avoir vu, dans les grands centres, ces gens se battre pour se disputer un

infime salaire gagné par le plus dur labeur. La division infinitésimale de la monnaie permet seule, à la plupart, de vivre. Il est courant, dans les marchés, de voir vendre, pour une fraction de centime, la partie pourrie des légumes et des fruits. Pas de bois, le plus souvent : le pays est déboisé. Un climat rude, passant sans transition aux rigueurs les plus extrêmes. Et, sous ce climat, une plèbe manquant de tout, au point que j'ai vu à Pékin, par — 10°, un mendiant vêtu d'un simple bout d'étoffe ceignant ses reins, et le corps nu !

Et quand un fléau, épidémie ou famine, s'abat sur ces masses compactes, alors ce sont d'effroyables hécatombes que nos cerveaux d'Européens peuvent à peine se figurer.

Aussi existe-t-il dans cette race une extraordinaire force centrifuge. Par toutes ses frontières, le Chinois déborde et tend à se répandre de par le Monde. Peu nombreux au Japon, aux Indes, où ils se heurtent à une population déjà dense elle-même, arrêtés vers le Nord et l'Ouest par la Nature rebelle, les Célestes se sont surtout installés dans le Pacifique. Si le socialisme très avancé de la Fédération australienne leur barre, par crainte d'une concurrence ouvrière dangereuse aux travailleurs blancs, l'accès de cette partie du Pacifique, comme, pour la même raison, l'Ouest-Yankee, — les Jaunes abondent dans le reste des Etats Unis, — par contre, dans notre Indochine, en Malaisie, dans les Straits-Settlements, dans l'Ouest-Canadien, au Mexique, leurs émigrants apparaissent chaque jour plus nombreux. Certaines Républiques de l'Amérique du Sud leur ont

fermé leurs frontières, dans la crainte, bien peu justifiée en ce qui les concerne, d'une concurrence à la main-d'œuvre autochtone, pourtant généralement insuffisante et assez médiocre Par contre, il y a deux ans, au Pérou, dont l'accès leur est libre, ils étaient déjà 62.000, en augmentation rapide. On sait quels excellents auxiliaires ils font sur les paquebots de toutes les nations. Les nôtres en comptent un grand nombre, et ceux-mêmes de la Compagnie des Chargeurs Réunis, desservant la Côte d'Afrique, en embarquent quelques-uns ; ces hommes, me disait-on, résistent parfaitement aux conditions de cette navigation. Les Chinois sont, d'autre part, devenus un noyau important dans la population ouvrière sud-africaine.

C'est donc un lieu commun de dire que la Chine est un inépuisable réservoir de travailleurs.

Moyennant, ici encore, de convenables garanties données au gouvernement chinois sur le traitement réservé à ceux de ses sujets qu'une organisation régulière amènerait en Afrique Equatoriale, et en tenant compte de certaines exigences propres au coolie, telles, par exemple, le fait de lui assurer le retour de sa dépouille dans sa patrie, en cas de décès, la fourniture d'une nourriture appropriée à ses usages et à son tempérament, voire l'autorisation d'installer ses fumeries, comme celle de pratiquer ces jeux d'argent, dont il est si friand, le recrutement des Chinois satisferait à lui seul tous les besoins des colonies africaines.

Un essai fut tenté lors de la construction du chemin de fer belge, objectera-t-on, et ce fut un

échec. Les cinq ou six cents Chinois amenés sur les chantiers fondirent littéralement, et les quelques survivants, affolés, s'enfuirent dans la forêt vers le soleil levant, d'où ils venaient. On retrouva seulement les ossements de quelques-uns. Je me suis fait raconter par M. P..., aujourd'hui chef du service de la navigation à Léopoldville, un des collaborateurs des tout premiers débuts du Matadi-Léopoldville, les causes de ce désastre, car c'en fut un véritable, dont les conséquences pesèrent lourdement sur les débuts de l'entreprise.

On avait fait venir de Chine, de Macao, notamment, les individus sur la valeur desquels on fut fixé dès leur débarquement. Les expéditeurs de ce « chargement humain » s'étaient manifestement débarrassés de toute une tourbe : résidus de prison, loques humaines tirées des fumeries, malheureux atteints de tares physiologiques.

Ce sont ces débris que l'on mit d'emblée, faute d'autres éléments, à la terrible tranchée de Matadi, dans un pays sans ressources, sans même d'eau potable :

Au bout de trois mois, dit M. de Mandat-Grancey, sur 500, il n'en restait plus que 160 ! Tous les autres étaient morts... Les conditions de travail étaient épouvantables. Dans les tranchées à travers ces bancs de quartz, les rayons du soleil développaient une chaleur telle que, à l'endroit où se trouve actuellement la gare de Matadi, le major Cambier affirme avoir vu le thermomètre monter à 95° !

L'échec était donc fatal. Son contre-coup s'est

fait sentir jusqu'à ce jour, puisqu'il a contribué à ancrer dans les esprits cette conviction, qui dure encore, que le Jaune ne peut, ni travailler, ni même vivre en Afrique Equatoriale.

Cela est-il exact ? C'est possible. Mais je dis qu'on n'en sait rien, parce que jamais l'essai n'en a été tenté dans des conditions normales; car vous conviendrez que l'on ne peut prendre comme telles le martyrologe des 500 Chinois de Matadi. J'ajoute qu'il doit l'être, et voici sur quelles bases, à mon sens, avec ce que j'ai vu de l'Extrême-Orient, et de l'emploi des Chinois en Amérique, dussent celles-ci être réduites au début à la proportion d'une simple tentative.

Tout d'abord, il faut poser comme principe que la tractation relative à l'immigration franco-africaine des Célestes devra avoir un caractère officiel. Non pas dans le principe seul, mais dans la pratique. Il est nécessaire, autrement dit, que le gouvernement chinois, ou, tout ou moins, telle vice-royauté d'où nous entendons tirer nos auxiliaires jaunes, soit expressément consentante à notre action de ce chef, et qu'elle ait expressément acquiescé à son mode d'exécution.

Car la chose, en ce qui nous concerne, se présente sous un double aspect : le recrutement des travailleurs chinois, d'une part, et leur utilisation, de l'autre. Or, si le premier de ces objectifs est d'ordre public, le second est, incontestablement, d'ordre exclusivement privé.

Autrement dit, la situation se définit ainsi :

Notre Afrique Equatoriale ne peut atteindre son rendement, non pas intégral, mais normal, qu'avec

le secours de la main-d'œuvre importée. Par elle, seulement, on peut espérer voir, dans un délai possible à prévoir, ses terres, si fertiles, couvertes d'exploitations de cacaoyers, de caféiers, de palmiers, d'heveas, ses forêts livrer leur plein coefficient de latex, ses mines les trésors de leurs entrailles.

Mais, par contre, qui exploitera ces richesses, si ce n'est l'initiative privée ? Or, il ne saurait appartenir à cette dernière, composée au surplus d'efforts isolés, d'assurer le fonctionnement régulier d'une adduction permanente de travailleurs, basée sur une tractation générale, ayant un caractère international. Ce rôle seul appartient aux pouvoirs publics. Mais quels ?

Là, le doute ne saurait être permis. C'est la colonie qui doit seule pouvoir traiter, par l'intermédiaire de son interprète autorisé, le Gouverneur Général, avec les gouvernements étrangers intéressés. J'irais même plus loin, si nous n'étions bornés dans nos conceptions par notre esprit centralisateur, et je dirais, m'inspirant de ce qui se passe dans les Etats fédéraux : par chaque gouverneur, — les conditions de travail et d'habitat se trouvant profondément modifiées, d'une zone à l'autre, — avec l'agrément et sous le contrôle du Gouvernement Général, ce dernier assisté de la collaboration du conseil de gouvernement.

Il est évident, en effet, pour quiconque connaît la marche habituelle de nos affaires, que si les négociations doivent, de la colonie, passer par Paris, où le ministère des colonies en confiera le soin au ministère des affaires étrangères, déjà bien

empêché de faire marcher cahin-caha le train-train de sa politique passive, et normalement, utilement, ses simples consulats, on n'en sortira jamais : d'autant moins que les diplomates chargés de ce soin ne connaissent pas un mot de la question, pas plus dans ses nécessités que dans son but, et ne chercheront pas à s'en pénétrer. Ou bien alors, ce serait le bouleversement des traditions ; et nous savons tous que, dans la « Carrière », on ne bouleverse pas aisément les traditions.

Supposons donc que ces négociations ainsi entamées aient abouti, et que nous ait été concédé le droit d'organiser vers notre Afrique Equatoriale l'exode annuel d'un certain nombre de travailleurs, la question ne sera pas encore entièrement solutionnée : il restera, d'une part, à établir les conditions pratiques du recrutement sur place et, d'autre part, à faire fixer d'avance leurs besoins par les entreprises privées, bénéficiaires de cette organisation, après qu'aura été préalablement obtenu d'elles l'acquiescement aux mesures arrêtées.

Car, si l'on peut dire qu'il y a « fagot et fagot », il est bien plus vrai encore de dire, en parlant des Célestes, qu'il y a Chinois et Chinois. Les différences de races et de coutumes sont, en effet, profondes dans cet immense pays ; profondes au point de constituer des races aussi différentes entre elles qu'un Bondjo l'est d'un Sénégalais et un Sénégalais d'un Algérien. Le Mandchou, le Mongol, le Tartare, grands, solides, mais accoutumés aux climats froids, seraient impropres à tout rendement utile en Afrique Equatoriale. Seules, les populations du Sud, depuis le Tonkin jusqu'à la

Rivière de Canton, pourraient répondre à l'objectif visé. Et encore, devrons-nous distinguer entre les populations, infiniment nombreuses puisqu'on estime à plus de 300.000 le nombre seul des individus répartis entre Hong-Kong et Canton, vivant, bien misérablement, sur des sampans, et celles, robustes et mieux appropriées aux travaux miniers, que nous trouverons dans l'hinterland, et notamment dans le Yunnan, races plus robustes, mais moins aptes à supporter l'humidité chaude de la vallée congolaise.

Pour les premières nous devrons prévoir, dans des conditions confortables, adaptées à leurs habitudes, l'habitat sur l'eau, ce qui offrira en même temps la faculté de déplacer les collectivités de travailleurs suivant les besoins de l'exploitation et l'aménagement progressif de la forêt, tel que le prévoit M. Noguès.

Quant à la manière de traiter les secondes, nous n'aurons, ici encore, qu'à nous inspirer des méthodes adoptées par les Anglais pour l'utilisation de la main-d'œuvre asiatique dans leurs mines du Sud de l'Afrique. Et par nous-mêmes, ajouterai-je me rappelant ce que j'ai vu sous ce rapport à Santa-Rosalia, en Basse-Californie, où la Compagnie du Boléo, une des entreprises françaises à l'étranger qui font le plus d'honneur à notre industrie, a tiré de son personnel chinois un parti remarquable, par la façon dont elle a su approprier les modes de travail et d'existence de ces gens aux conditions particulièrement dures dans lesquelles s'exploite là-bas cette grande industrie minière et métallurgique.

LA TRYPANOSOMIASE

J'ai eu, à l'époque, déjà lointaine mais peu regrettée, de mon existence où j'usais mes culottes sur les bancs du lycée, un brave professeur de mathématiques nommé L... et devenu par la suite une des lumières de la Sorbonne. Comme il avait trente-cinq ans, il nous semblait un vieillard ; aussi l'appelions-nous « le père L... ». Aux leçons, le père L... mettait souvent une heure, et parfois toute une classe, à couvrir un tableau d'une aride démonstration. Puis, arrivé à la fin, il tombait en arrêt, réfléchissait une minute, se précipitait sur le chiffon mouillé, effaçait tout le travail tracé et s'écriait, en ne ratant jamais la faute de français : « C'est moi qui se trompe!... »

L'histoire du père L... me revient à l'esprit, en songeant à la situation présente et au sort futur de l'Afrique Equatoriale tout entière, étrangère ou française : je me suis appliqué, — ai-je réussi ? — à résumer en un tableau aussi concis que possible, encore que trop long peut-être, l'ensemble des conditions économiques et démographiques, présentes et à venir, de notre nouvel Empire noir.

Et, parvenu à la conclusion de cette étude, j'en arrive à un point si inquiétant, dont la solution, infiniment difficile, est à un tel degré solidaire

de l'existence même de ces pays, que je me demande si toutes les lignes qui précèdent valent, et si je ne devrais pas, comme mon professeur de jadis, les effacer en m'excusant : « C'est moi qui se trompe !... »

Au vrai, le sujet ne prête pas à rire. Il est, au contraire, infiniment grave, attristant et angoissant ; il se résume en ceci :

Un mal effroyable et mal connu, la trypanosomiase, nom scientifique de la maladie du sommeil, fauche, littéralement, des populations entières. Des régions, autrefois habitées, sont désertes, — non pas seulement à cause de cet exode devant nous dont j'ai parlé plus haut, — mais désertes, parce que les habitants y ont été décimés par le fléau. Des centres, hier florissants, sont anéantis en quelques années, en quelques mois.

Les relations qui commençaient à s'établir avec les pays arabisants du Nord sont entravées. Le mal gagne. Il commence à apparaître dans l'Ogôoué, jusqu'alors indemne.

La région de Carnot est ravagée. Ravagée aussi celle de Bangui, où un Père me disait : « Il nous faudra sans doute bientôt aller ailleurs ; ici, nous n'avons plus de fidèles. Ce pays était peuplé : il est maintenant à peu près vide. » D'une agglomération missionnaire de plusieurs milliers de fidèles située sur la rive belge, près de l'embouchure du Kassaï, il ne reste plus rien.

« J'ai connu, me disait M. Tréchot, la région dont vous avez parcouru l'extrémité, à l'embouchure de la Mossaka, peuplée de 18.000 ou 20.000 individus de belle race. Les voilà 1.200 ou 1,500 ! »

De ceux que j'ai vus, la plupart sont des rachitiques dégénérés.

Le pourcentage des indigènes atteints est, dans maintes régions, considérable; et ceux qui sont atteints sont condamnés. *Moritūri* que l'on croise à chaque pas.

Les Européens, moins exposés cependant, et que l'on crut longtemps réfractaires au mal, ne sont pas indemnes.

Si l'on ne parvient pas à enrayer le fléau, que restera-t-il, en un pays où la population indigène aura été anéantie, de tous nos efforts et de tous nos sacrifices?

Pourrons-nous même songer à l'introduction de cette main-d'œuvre étrangère, dont j'ai parlé plus haut, si nous n'avons pas la certitude de soustraire à la trypanosomiase ceux que nous aurons importés dans ce pays?



Fait un peu déconcertant : devant une situation si grave et nettement connue de tous nos compatriotes intéressés, il semblerait qu'on se soit imposé, chez nous, la méthode, non pas de la négation, — la présence à Brazzaville d'une mission Pasteur et d'un camp de ségrégation prouvent le contraire, — mais du silence, afin d'éviter l'effroi consécutif à l'aveu des choses : sentiment louable, assurément, mais mauvaise méthode, parce qu'elle empêche, en sa philanthropie, d'aboutir aux mesures d'ensemble, empreintes parfois de quelque

dureté nécessaire, ou bien aux indispensables sacrifices d'argent sans lesquels on ne vient à bout de rien.

Et le temps presse, effroyablement :

« Si nous n'enrayons pas le mal, m'a déclaré là-bas une personnalité médicale de haute valeur et particulièrement avertie, dans quatre ans, c'en sera fait de cette race !... »

« Dans deux ans ! » m'a affirmé, dans le Haut, un vieux missionnaire, Congolais des débuts.

Devant de tels pronostics, que je veux croire, que je crois empreints de trop de pessimisme, est-il permis de se taire ? Ou, tout au moins, cela est-il permis à quiconque, libre de toute attache et de toute responsabilité matérielle, est venu sur place avec le seul désir de voir, d'étudier et d'entendre ? Je ne le crois pas. D'autant moins que les précédents manquent, en l'espèce.

M. le gouverneur général Merlin, dont je me garde d'apprécier, à plus forte raison de critiquer la réserve, n'a pas cru devoir aborder ce grave problème dans le beau discours dont j'ai déjà fait mention.

M. F. Rouget, qui a publié sur l'Afrique Equatoriale française un remarquable et très documenté ouvrage de 500 pages, a mentionné à peine la trypanosomiase, en une ligne et demie de son ouvrage.

Dans les deux si intéressants volumes que le vénérable Mgr Augouard a consacrés à vingt-huit années d'apostolat au Congo, j'ai cherché en vain une étude d'ensemble de la question.

Et je l'ai trouvée, pour la première fois officiellement mentionnée dans le rapport 788 (Office

National du Commerce Extérieur, 1909) de notre vice-consul à Matadi, M. E. Lucciardi, rapport où il est dit :

Au point de vue sanitaire, la situation est préoccupante. Depuis quelques années, dans le haut et moyen Congo belge, la *Glossina palpalis*, vulgairement appelée « mouche Tsé-Tsé », fait des ravages, surtout parmi les noirs.

Certes, le gouvernement de l'État a tout tenté, dans la mesure de ses moyens, pour enrayer le mal en isolant les villages contaminés.

Nous avons à l'hôpital des Noirs du chemin de fer, à Matadi, plusieurs indigènes atteints

Il y aurait là pour notre corps médical, si dévoué, si courageux, si travailleur, un vaste champ d'études, de recherches qui amèneraient certainement la découverte du remède, et qui prouveraient une fois de plus que la France marche toujours à l'avant-garde de la civilisation sur la route de la science et du progrès. J'ajoute que la question intéresse également nos possessions du Congo français.

On peut être, à juste titre, surpris de voir qu'il a fallu attendre jusqu'à 1909 pour qu'un document officiel et public, en dehors de communications médicales, d'un caractère exclusivement technique, donc privatif de la vulgarisation nécessaire, ait abordé ce sujet, dont dépend tout simplement le maintien de la race blanche elle-même dans les différentes contrées de l'Afrique Équatoriale.

***

Il y a, à ce silence, à ce singulier détachement, une explication :

C'est que la trypanosomiase est envisagée

comme un danger public depuis très peu de temps seulement. Mieux : il y a moins de temps encore qu'on la considère comme susceptible d'atteindre les Blancs.

Non pas qu'elle fût ignorée en elle-même. Au début du XIXe siècle, elle est signalée aux Antilles parmi les Noirs importés d'Afrique. Les malades moururent sans avoir propagé la maladie autour d'eux, faute, évidemment, d'un véhicule approprié. Ce sont les Boers qui, pour la première fois, signalèrent la tsé-tsé. A partir d'une certaine zone, elle s'attaquait à leurs troupeaux et plus encore aux attelages de bœufs de leurs chariots. Ses effets sur les animaux arrêtèrent l'immigration boer vers le Nord.

J'ai trouvé dans le livre de M. Pierre Mille, *Au Congo Belge*, des pages émouvantes sur l'anthropophagie. Pas une n'y mentionne la maladie du sommeil, parce qu'alors on n'en parlait pas. Et pourtant, ces lignes datent seulement de 1898. D'hier...

Dans son livre, passionnant comme un roman d'aventures, *Deux ans chez les anthropophages*, M. R. Colrat de Montrozier consacre bien quelques pages à la dépopulation et à la main-d'œuvre, mais il étudie uniquement cette question au point de vue de la région des sultanats ; seules, la traite et l'anthropophagie retiennent son attention.

Par contre, dans le livre du baron E. de Mandat-Grancey, écrit, lui aussi, en 1898, — année décidément féconde en études congolaises, — nous trouvons mentionnée la tsé-tsé et ses méfaits. Mais vous allez voir en quels termes, éloignés de l'atroce réalité actuelle :

Les buffles et les bœufs sauvages sont très abondants dans certaines régions : mais les Noirs n'en tuent que très rarement. Ils ne sont pas chasseurs. Nulle part, excepté dans deux ou trois tribus du Nord et du Sud, on ne paraît avoir essayé de les domestiquer. On a dit que c'est à cause de la mouche tsé tsé, *cette terrible mouche africaine, dont la piqûre*, **inoffensive pour les hommes et pour le gibier,** *tue au contraire presque tous les animaux, et notamment les chevaux, les bœufs et les chiens. Mais ce n'est pas la vraie raison. Car la mouche tsé tsé, très commune dans le bassin du Zambèze, est au contraire très rare dans celui du Congo.* **Il y a même des savants qui soutiennent qu'elle n'y existe pas.**

Que j'eusse donc voulu les voir les savants dont M. de Mandat-Grancey rapporte l'opinion, assister à certaine chasse, en chaloupe, au confluent de la Likouala et de la Sangha : chasse où ma femme et moi, en compagnie de M. Dirat, un énergique directeur de Compagnie privée, qui nous pilotait, nous tirions les hippos, tandis qu'un boy éloignait de nous les tsé-tsé, à coups de chasse-mouche : d'ailleurs un des meilleurs moyens qu'on ait trouvés de mettre la balle à côté.

J'aurais voulu les voir aussi, quand, sur *le Lamy*, tout en causant, ou en écrivant, nous nous surveillions les uns les autres, pour tâcher de tuer les tsé-tsé, qui, autour de nous, rôdaient en zigzag de leur vol rapide.

M. de Mandat-Grancey, en écrivant ces lignes, reflétait évidemment l'opinion qui avait généralement cours, alors, en Afrique Equatoriale. Aussi, allant au devant de l'objection possible de con-

tradicteurs, relative à l'ensemble de son étude, avait-il eu soin de dire, dans son Introduction :

On m'objectera que, cette enquête, je ne pouvais guère avoir la prétention de la faire bien sérieuse, puisque nous ne devions passer qu'une quinzaine de jours au Congo. Mais en quinze jours, quand on veut s'en donner la peine, on a le temps de voir bien des choses et de faire causer bien des gens.

Considération absolument juste, et que je m'adapte, moi qui ai passé là-bas plusieurs mois, et qui y ai eu, comme commensaux et comme compagnons, les personnalités les plus hautement autorisées et les plus instruites des choses de notre Afrique Equatoriale.

Le silence même de M. F. Rouget, dans un ouvrage aussi complet, aussi bourré de documents que le sien, indique bien que, à l'époque où il a été écrit, — cela remonte à six ans à peine, — les ravages de la trypanosomiase, pour réels qu'ils fussent déjà, étaient localisés en certains points et n'avaient pas pris le caractère de péril généralisé qu'ils ont revêtu depuis, mais dont on ne semble cependant pas encore pénétré en France, puisque M. le député Lucien Hubert, cependant au courant des questions coloniales, n'a pas cru devoir aborder cette question si essentielle, dans l'étude qu'a publiée de lui, il y a quelques mois, sur « l'Afrique Equatoriale française », la *Revue Hebdomadaire*.

Tout ceci tend à démontrer que l'on se trouve bien là en présence de l'extension subite, presque

foudroyante, d'un mal qui existait certainement à l'état latent, ou, plutôt, localisé, avant l'arrivée des Blancs dans ces contrées, et qui s'est répandu en quelques années sur l'ensemble du pays, sous l'influence d'un certain nombre de causes, dont certaines ne sont pas impossibles à déterminer.

La première, et celle-là ne saurait être mise en doute par personne, réside dans le développement soudain des communications. Du jour où une nombreuse flottille de vapeurs a sillonné sans interruption le Congo et ses affluents, mettant à quelques jours les uns des autres des points que séparaient jadis des semaines et des mois de pirogue, transportant d'un coup jusqu'à 100 passagers indigènes et plus, et nombre de passagers blancs, il a été évident que l'on se trouverait en présence des phénomènes qui ont marqué l'entrée en contact suivi du monde asiatique ou de l'Amérique avec la société européenne. En même temps que les hommes et leurs produits, tous les germes morbides qui se fussent résorbés sur place, fût-ce par la disparition totale de la population occupant le lieu infecté, ont été véhiculés presque automatiquement.

Ceci suffit à expliquer comment la « vague de mort », suivant une expression que j'ai entendue et retenue, a déferlé à la fois, en peu d'années, du Cameroun allemand aux confins du Tchad, et du Bas-Congo au Zambèze. Se trouve-t-on en présence d'un de ces phénomènes de « Mort Dense », suivant le mot de M. Frédéric Boutet, et dont les épidémies de peste du Moyen-Age, à nos jours, l'epidémie actuelle de Mandchourie, les épidémies de choléra,

nous fournissent tant d'exemples ? Cela ne saurait être affirmé, ni nié. Ce serait, en tous cas, une éventualité souhaitable, puisqu'elle équivaudrait à la certitude de l'extinction du mal, comme ont disparu d'elles-mêmes tour à tour les grandes épidémies dont j'évoquais à l'instant le souvenir.

Et pourtant le monde civilisé moderne est parvenu à se défendre contre le retour de semblables fléaux, comme le Moyen-Age est arrivé à enrayer la lèpre !

***

Devant les ravages de la trypanosomiase, un fait déconcerte ; je l'avance avec d'autant plus d'assurance qu'il émane d'avis recueillis de sources très différentes, mais aussi très sûres de leurs opinions.

Ni la cause, ni le mode de transmission, ni la nature de la maladie, ni sa thérapeutique ne sont actuellement connus avec certitude.

La cause, le principe même sont ignorés. On isole le bacille. Mais d'où, et comment vient-il ? On a cru que les insectes transmetteurs en aspiraient le germe sur le caïman, et, ont supposé certains, sur l'éléphant. C'est là une simple hypothèse dont la démonstration reste, je crois bien, à faire.

Il est maintenant admis que l'agent transmetteur est la terrible *glossina palpalis*, une mouche noirâtre aux ailes croisées en ciseaux, au corps allongé,à la tête armée d'une double trompe

perforante, au vol rapide et saccadé, à l'aspect aussi inoffensif que celui des taons de nos campagnes. Son habitat est connu : ce sont les rives boisées des cours d'eau, dont elle ne s'éloigne guère à plus d'un demi-kilomètre. Sa piqûre est d'autant plus redoutable qu'on la sent seulement quand l'insecte, repu, retire son dard de la plaie, mais rarement quand il se pose. Elle n'est, convient-il d'ajouter, dangereuse que si l'insecte est lui-même infecté par la présence de bacilles dans sa trompe, par conséquent s'il a piqué auparavant un « sommeilleux », comme on appelle là-bas les trypanosomés. On peut donc être impunément piqué 100, 500 fois.

Combien de temps la mouche peut-elle être elle-même infectée, donc dangereuse ?

Lorsque, en 1902, la science entreprit l'étude de la question, dont le public n'a commencé à se préoccuper réellement que depuis trois ou quatre ans, on crut que cette période d'infection ne dépassait pas 24 heures. On est revenu de cette opinion. Et des expériences récentes, poursuivies simultanément au Congo français et au Congo belge, ont démontré que cette période est infiniment plus longue et peut atteindre jusqu'à quarante-cinq jours et plus !

Mais la tsé-tsé est-elle le seul agent de propagation ? On en doute aujourd'hui. Des savants affirment que le moustique peut recéler, lui aussi, dans sa trompe, le bacille de la trypanosomiase. Il serait plus dangereux encore que la tsé-tsé ; car, si celle-ci n'apparaît guère que pendant les heures chaudes de la journée, de neuf heures du

matin à cinq heures de l'après-midi, le moustique, lui, l'invisible ennemi, « travaille » surtout la nuit et pendant le sommeil.

Une autre opinion se fait jour, qui attribuerait un pouvoir nocif à tous les parasites perforants, sans exception, jusqu'à la puce elle-même. A l'appui de cette théorie, on me citait le fait d'un village « fauché » en peu de temps, alors que la présence d'aucune tsé-tsé n'y avait été auparavant constatée ; mais une grosse mouche jaune, fort redoutée des Noirs, infestait les parages.

La propagation de certaines épidémies par la puce et leur développement sont, du reste, un fait admis depuis longtemps.

A propos de la peste de Mandchourie, n'écrivait-on pas dernièrement :

Les rats atteints fuient devant le fléau et leurs émigrations sont souvent suivies d'un déplacement parallèle de l'épidémie humaine.

Le docteur Simond, qui a attiré l'attention sur ce mode de propagation de la maladie, explique le passage de la peste du rat à l'homme par l'intervention d'un parasite : la puce.

Cet insecte, après avoir piqué un rat contaminé ou un pestiféré, va piquer des sujets indemnes et leur transmet l'affection dont il n'a été que l'agent de transmission.

Il est une condition qui favorise singulièrement l'apparition du fléau : c'est la famine.

De son côté, le docteur Heckenroth, le très distingué directeur de l'Institut Pasteur de Brazzaville, a constaté, au cours d'un voyage d'études, que telle région envahie par la tsé-tsé ne présentait

aucun cas de trypanosomiase, alors que telle autre, où la mouche se montrait également abondante, était profondément atteinte. Pourquoi ici,et pas là ? On l'ignore.

***

Par contre, un point semble prouvé : la misère physiologique, qui affecte si cruellement tout une partie de la population congolaise, constitue un terrain extraordinairement propice à la propagation de la maladie.

Ceci, également, est démontré par deux faits catégoriques :

C'est, d'abord, l'immunité générale des Européens en bonne condition physique, encore que l'on cite parmi eux quelques cas de la maladie.

Puis c'est ce fait frappant, énoncé devant moi, par M. Thys fils : les indigènes, — aujourd'hui employés sur la ligne au nombre de plusieurs centaines, — sont nourris par l'administration du railway. Ils reçoivent régulièrement du riz et de la viande, fournie par l'élevage de Matéba. On leur délivre des couvertures, pour les prémunir contre la fraîcheur des nuits, parfois appréciable sur les plateaux élevés que franchit le Matadi-Léopoldville. On les oblige à un certain entretien de leurs demeures. Eh ! bien, la trypanosomiase est inconnue chez eux, malgré la somme de travail qu'ils donnent, et les régions basses, humides, forestières qu'ils traversent constamment. Par contre, Tumba, où se trouvait jadis le relais du railway, avant la

création de Thysville, et qui compta jusqu'à 6.000 habitants, n'en représente plus que quelques centaines, en voie d'extinction, à part les ouvriers du railway qui, eux, résistent et prospèrent, grâce aux mesures que je viens d'indiquer.

Cela m'a paru tout à fait démonstratif. Et cette vérité n'est pas neuve, ajouterai-je.

Dans l'étude de M. F. Boutet, que je citais précédemment, sur la « Mort Dense », l'auteur évoque les horreurs de la Peste Noire, et, notamment, l'épidémie de 1347. A cette époque, où les plus ineptes superstitions tenaient lieu d'armes contre le fléau, il se trouva cependant quelques esprits prescients pour dénoncer la misère physiologique.

C'est à peine si quelques esprits audacieux osèrent insinuer que la contagion pouvait avoir été favorisée par la débilité générale des pauvres gens que les récentes famines avaient épuisés.

La misère physiologique ! Voilà, pour la plupart des Européens bien au courant des choses du Congo, la grande coupable, responsable de la disparition rapide des autochtones, sous les coups d'autres maux qui trouvent par elle le terrain sans défense.

Comment la définir et l'expliquer ? Partout, en ces pays, elle apparaît aux yeux les moins « techniques ». Et j'ai encore présents à l'esprit ces groupes où se voyaient couramment les corps squelettiques, couverts de tares parfois répugnantes, ces peaux grises et ternes du Noir malade,

toutes ces misères, c'est bien le mot; elles s'étalaient, là-bas, si fréquentes que le plus compatissant en arrive bien vite à l'accoutumance.

En a-t-il toujours été ainsi ? Ces races étaient-elles si bas physiologiquementquand les premiers Blancs pénétrèrent leur pays? Je ne saurais le dire et n'ai pu le savoir, bien que certains m'aient affirmé avoir constaté, en l'espace d'une vingtaine d'années, une dégénérescence profonde de l'indigène, en général.

Quant aux causes, donc au remède, de cette misère physiologique, les premières ne sont pas malaisées à déterminer, si le second est d'une application malaisée.

Ces gens vivent dans un dénuement perpétuel. Leur culture s'arrête au manioc et à la banane, qui poussent à peu près tout seuls. Ils ne chassent guère. Ils ne pêchent pas, ou si peu. Leur boisson? Du vin de palme, dont ils abusent quand ils en ont, et, surtout, de l'eau boueuse de la rivière, ou verte, du marigot. Leurs huttes précaires laissent traverser l'air et la pluie, mais, pour se couvrir, ils n'ont que de misérables pagnes.

Et, le soir, afin de se garantir des moustiques, ils allument dans leurs cases des feux destinés à provoquer une fumée intense, dans laquelle ils passent la nuit. Leur hygiène est remplacée par les pratiques puériles ou nocives du fétichisme. Allaité très tard, l'enfant est ensuite abandonné à lui-même, et le plus souvent se nourrit comme il peut. On devine ce que doit être la mortalité infantile.

Pas de viande, puisque l'élevage est nul. Par ci

par là, une ripaille quand on tue, par raccroc, un éléphant ou un hippo. Alors, ces gens s'emplissent, s'emplissent pendant des heures, et gonflent à en crever, quittes à jeûner, ensuite, pendant des jours, quand ce ne sont pas des semaines. On comprend quelle moindre résistance peuvent, dans ces conditions, donner ces races.

J'ai entendu, parmi nos compatriotes congolais, discuter, très sérieusement, et sans un désir « d'épater la galerie », je vous assure, la question de savoir si la suppression à peu près complète de l'anthropophagie, dans les régions que nous avons dans la main — et qui sont, du reste, une moindre partie du pays, soit dit en passant — n'avait pas, en privant ces populations d'une nourriture « saine et abondante », suivant la formule consacrée, contribué à la dégénérescence de ces malheureux.

Je donne cette théorie pour ce qu'elle vaut : une boutade. Elle prouve, en tout cas, que toute thèse peut se soutenir...

Les dirigeants du mouvement économique du Congo savent bien, eux, de quel poids cet état physiologique de la masse indigène pèse sur sa disparition par sa plus grande facilité d'accession à la trypanosomiase, qui n'est pas seule à accomplir l'œuvre de mort : la phtisie et la variole la secondent.

C'est pourquoi M. Noguès, dans le travail que j'ai cité au cours de cette étude, insiste si vivement pour que les cultures vivrières et, si possible, l'élevage soient pratiqués par les indigènes.

Mais on n'arrivera à ce résultat, je l'ai exposé,

que par l'obligation au travail. Ces malheureux dureront-ils assez longtemps pour que nous ayons le temps de les sauver malgré eux ?

***

J'ai entendu plusieurs de nos compatriotes, des missionnaires catholiques, et notamment une personnalité que ses fonctions appellent à posséder une parfaite connaissance générale du pays, formuler une observation assez curieuse : je la transcris telle quelle. Mais elle a été affirmée avec tant de certitude qu'elle m'a frappé ; et j'appelle l'attention sur elle.

D'après mes interlocuteurs, les peuplades mangeuses de manioc, exclusivement, seraient sujettes à la trypanosomiase, alors que celles qui usent d'une nourriture mixte, composée de manioc et de bananes, le seraient à un degré moindre ; et celles qui font de la nourrissante et saine banane leur nourriture exclusive demeureraient indemnes. Le fait ne vaut-il pas d'être contrôlé ?

Il n'apparaît pas, en tous cas, comme invraisemblable. Le manioc est une nourriture dont l'usage général dans une partie de l'Afrique s'explique seulement par le minimum de soins qu'exige sa culture, laquelle répond ainsi à la constante préoccupation du moindre effort, objectif préféré de ces gens. C'est un comestible aigre, gluant, lourd, un peu amer, insupportable à qui n'en a pas la longue habitude. Si ce n'était

que cela : mais en même temps un aliment dangereux dans certaines conditions. La plupart des espèces de manioc, sauf le manioc doux — le manioc compte quatre-vingts espèces, — renferment une forte proportion de substances vénéneuses, et, notamment, d'acide prussique. La cuisson ne suffit pas à les en débarrasser, tout au moins en ce qui concerne les espèces congolaises. Il faut le rouir, et l'opération du rouissage demande, pour être bien et intégralement faite, des soins, une attention, dont les Noirs sont, livrés à eux-mêmes, parfaitement incapables. De là à dire que la plupart des indigènes de l'Equateur africain se nourrissent, les uns communément, les autres exclusivement, d'une matière infectée de principes toxiques, il n'y a qu'un pas, vite franchi.

Et l'on aura une idée de l'action de ces principes quand je rappellerai que l'arrière-garde de Stanley, 300 hommes, commandés par plusieurs Blancs, périt tout entière, pour avoir mangé du manioc non roui, pressée qu'elle était par la faim !

On comprend mieux encore quelle influence désastreuse peut avoir sur le développement des enfants cette mononourriture, sitôt après le sevrage, quelque tardivement qu'ait lieu celui-ci.

L'observation, dont je me contente d'être ici le traducteur, bien incompétent, paraît donc digne d'un très sérieux examen de la part de ceux qui se sont consacrés à la défense et la conservation des races africaines.

***

Si le danger qui les menaçait fut longtemps insoupçonné, par contre, du jour où son existence a été reconnue, on s'est, de toutes parts, en Allemagne, en Belgique, en Angleterre, et, sans doute aussi, au Portugal, énergiquement appliqué à lutter. La science française, est-il besoin de l'ajouter ? s'est mise d'emblée au premier plan de ce mouvement.

Les études se sont naturellement portées sur deux points distincts :

Les mesures immédiates à prendre sur place, conformément aux connaissances acquises, en la matière.

Celles relatives à la prophylaxie et à la thérapeutique générales.

L'Institut Pasteur de Paris s'est particulièrement occupé de la question. Des trypanosomés y ont été soignés.

Un Institut Pasteur existe à Brazzaville, et un camp de ségrégation a été installé à deux kilomètres de la ville, en un endroit suffisamment éloigné de cours d'eau, surélevé et débroussé.

Les Belges possèdent plusieurs établissements d'hospitalisation des trypanosomés : celui de Boma est cité comme remarquable.

Les Anglais ont pris les mesures plus énergiques contre l'invasion de la trypanosomiase, dont l'apparition était signalée dans la Rhodésia du Sud.

La nouvelle que la maladie du sommeil a pénétré jusque dans la Rhodésia du Sud, écrivait le correspondant du *Financial News* à Salisbury, a provoqué dans cette dernière ville, ainsi qu'à Bulawayo, une émotion considérable.

En raison de l'importance que présente cette question pour le capitaliste européen, il peut être de quelque utilité de donner une certaine publicité aux conditions qui prévalent actuellement et d'indiquer quelles mesures va prendre la Chartered Company pour empêcher l'importation du fléau dans les territoires du Nord.

La maladie du sommeil a longtemps existé dans la Rhodésia nord-est, le long de certaines parties du fleuve Luapula, sur les bords du lac Mweru, dans la vallée de Kalumwisi, et dans le voisinage du lac Tanganyika ; tous les cas connus ont été isolés dans des hôpitaux spéciaux ou dans des campements ; mais la maladie n'a jamais pris des proportions alarmantes et on peut dire qu'elle est bien surveillée. Le docteur Fleming, chef du service médical à Salisbury, assure qu'il n'y a pas, et qu'il n'y a jamais eu dans cette région la moindre apparence d'épidémie de maladie du sommeil, comme au Congo ou sur les rives du lac Victoria Nianza. En réalité, il ne s'est produit, en tout, l'année dernière, que vingt-neuf cas dans la Rhodésia nord-est, et, parmi ces cas, quatre seulement ont été constatés chez des Européens.

La question importante pour la Rhodésia du Sud consiste en la découverte de l'agent de transmission, non pas tant en raison de la possibilité de l'apparition du fléau au sud du Zambèze qu'à cause des mesures qu'il y a lieu de prendre promptement pour sauvegarder les sources du recrutement de la main-d'œuvre sur le Territoire du Sud.

En conséquence, la Chartered Company a décidé de former et d'équiper immédiatement une mission comprenant un bactériologiste, un médecin expérimenté dans l'étude de la maladie du sommeil et connaissant bien le pays, un entomologiste et un aide de laboratoire, qui amèneront avec eux un laboratoire complet et qui examineront en détail l'étendue, la cause et la source

de la maladie du sommeil dans la vallée du Luangwa.

En attendant, toute la vallée comprise entre les monts Mushinga et la frontière occidentale du Nyassaland a été interdite au recrutement de la main-d'œuvre, et les indigènes de Nyassaland, qui passent par une partie quelconque de cette zone, ne sont pas autorisés à quitter la route principale.

Des instructions spéciales ont, d'ailleurs, été données depuis longtemps déjà à tous les médecins exerçant au sud du Zambèze pour signaler tous les cas de maladie du sommeil, surtout parmi les indigènes venant du Nord.

D'autre part, une conférence vient de se réunir au Foreign Office, à Londres, dans le but d'arrêter les mesures préventives nécessaires pour empêcher l'expansion de la maladie du sommeil, dans la région du chemin de fer du Cap au Caire, qui s'étend depuis Broken-Hill jusqu'à la frontière du Congo et au delà de cette frontière.

A cette conférence assistaient des représentants des départements coloniaux anglais et belge, ainsi que des agents du Sleeping Sickness Bureau, de la Chartered Company et du chemin de fer Rhodesia-Katanga.

L'Agence Reuter communiquait, en ces termes, en février dernier, les conclusions des délibérations prises par la conférence :

En ce qui concerne les précautions à prendre relativement aux nouvelles extensions du chemin de fer, la conférence a reconnu la nécessité de faire inspecter spécialement la route suivie par ces lignes, d'établir des cartes qui indiquent les zones infestées par la *Glossina palpalis*, de faire traverser ces zones à leurs points les plus étroits sans les suivre, de ne pas construire de sta-

tions, de bâtiments ou de lieux d'arrêt dans les régions où existe la *Glossina palpalis*, enfin de recruter les ouvriers des chemins de fer dans les meilleures conditions d'hygiène possibles.

La conférence a également recommandé que, pendant la construction de la voie, une étendue d'une centaine de yards soit défrichée de chaque côté de la ligne, et qu'on fasse de même sur une distance d'un millier de yards sur chacune des rives des fleuves et rivières ; on devra également déblayer le terrain de chaque côté des ponts du chemin de fer, et toutes les maisons situées dans la zone de la mouche seront dégagées sur une distance de cinq cents yards.

Pendant tout la durée des travaux, il sera exercé une surveillance constante et les voitures de voyageurs, les camions, etc., devront avoir, autant que possible, leurs ouvertures recouvertes d'une gaze à l'épreuve de la mouche.

Comme la *Glossina palpalis* n'existe probablement pas au sud du versant Congo-Zambèze, les travaux du chemin de fer Rhodésia-Katanga se feront en deux sections, dans le but d'éviter la possibilité du transport de la mouche d'une zone dans l'autre.

***

L'opinion rapportée ici corroborerait singulièrement la théorie exposée devant la Société de Géographie d'Alger par M. le docteur E. Vidal, dans une très remarquable étude que vient de publier le Bulletin de cette société.

Je pense, dit le docteur Vidal, que la véritable cause est dans les conditions de vie nouvelle, pour la plupart défavorables, que notre présence et notre activité ont imposée à l'indigène... Ses conditions générales d'hygiène n'entraînent pas de conséquences trop fâcheuses tant que

l'individu n'a qu'une activité restreinte. La dépense est faible. L'entretien à peu près suffisant pour la combler... L'organisme ne dépérit pas trop. Au moins pendant toute la maturité, il reste armé contre la plupart des agents pathogènes.

Viennent des temps plus durs. Voilà notre indigène incapable de suffire à une activité plus grande. Le travail devient vite du surmenage et amène la misère physiologique. Le sujet se trouve livré sans force aux maladies qui passent; il en devient la victime trop désarmée. C'est là, je crois, qu'il faut chercher le secret de notre influence néfaste.

Or, presque tous les employeurs, administration ou particuliers, ont eu le grand tort de ne pas assurer de manière large l'hygiène de l'alimentation et du logement.

... Il faut lutter à tout prix contre toutes les causes de dégénérescence et de misère physiologique.

Ces lignes ne corroborent-elles pas avec une force singulière, qu'accentue la personnalité de leur auteur, les propres observations que j'avais consignées.

***

De leur côté, les Allemands, menacés au Cameroun, ne sont pas demeurés indifférents ni inactifs.

Le professeur Ziemann, disait, à propos des mesures prises par eux, la *Gazette Coloniale*, rendant compte de l'état de la maladie du sommeil au Cameroun, signale qu'il existe des foyers d'infection à Douala, dans la région du Nkam, dans la vallée marécageuse du Njong, spécialement entre Akonolinga et Abong-Mang et à la frontière orientale des régions de Doumé et Moloundou. Pour la région de Doumé, la contamination est considérée

comme venant des pays français du Kadei et de la Sangha et pour la région du Sud-Est camerounien, près de Moloundou, la maladie est propagée par les canotiers des barques assurant le trafic commercial avec le Congo belge. L'infection de Douala a probablement eu lieu par l'île de Fernando Po. Dans cette dernière région, il sera possible d'enrayer le mal parce que les indigènes ont, enfin, pris confiance dans les médecins et se présentent pour recevoir leurs soins. Il n'a pas été fait jusqu'ici d'enquête sur l'extension du foyer épidémique du Nkam. Cette enquête doit être faite prochainement. Les études faites dans la vallée du Njong ont montré qu'il existait une masse de malades aux environs d'Akonolinga. Un camp de concentration créé dans cette région comptait au bout d'un mois 230 patients, nombre appelé à augmenter considérablement.

Les frontières est et sud-est du Cameroun sont particulièrement menacées. Le nombre des nègres immigrés du Congo français, qu'il faudrait tous examiner, est considérable. De même les mutations entre le Congo belge et le Cameroun.

Un contrôle international médical de ces frontières est absolument indispensable, car les mesures prises par le gouvernement allemand seul n'empêchent pas l'extension du nombre des malades. Ces mesures consistent essentiellement : à renvoyer immédiatement les indigènes arrivés par barques du Congo belge et de l'Afrique Equatoriale française ; à astreindre tous les chefs de maisons, plantations, etc., à envoyer immédiatement à la visite les indigènes occupés par eux et présentant des symptômes de trypanosomiase ; enfin, à empêcher par tous les moyens possibles le développement des mouches *glossina palpalis*. En 1911, une expédition composée de deux médecins et de deux assistants doit être envoyée dans le district de Moloundou.



Nous nous trouvons, dans notre Afrique Equatoriale, il faut bien le dire, dans des conditions particulièrement difficiles pour lutter avec succès contre la trypanosomiase.

Tout d'abord, les mesures prises ne peuvent être efficaces qu'à la condition d'être internationales et d'un caractère identique, en ces pays où nous avons des frontières communes avec les colonies voisines sur des milliers de kilomètres.

Cette nécessité de l'internationalisation des mesures préventives ressort, au reste, avec évidence des quelques extraits qui précèdent.

Mais encore faudrait-il qu'elles pussent être généralisées dans notre propre territoire. Or, comment pourrait-il en être ainsi, puisque nous n'en occupons qu'une partie, et que, pour combien longtemps encore, le reste échappe à notre action?

Se rend-on compte, seulement, du personnel médical qui serait nécessaire pour mener à bien la tâche formidable d'immuniser, si possible, et de soigner, rien que les populations égrenées le long des cours d'eau fréquentés régulièrement par notre navigation fluviale?

Un exemple vous suffira à juger du fait : De Brazzaville à Ouesso, il y a environ 1.300 kilomètres, et 1.400 de Brazzaville à Bangui. Or, si Bangui comporte un poste sanitaire, d'ailleurs remarquable, Ouesso n'en a pas en permanence,

que je sache, et en tous cas, aucun n'existe entre ces différents points.

Dans l'état actuel de la Colonie, et rien que pour le Moyen-Congo, il faudrait, me disait-on, trente médecins, dont une partie parcourrait constamment le Gouvernement : ils sont sept ou huit, d'ordinaire, et leur dévouement se heurte à l'écrasement de la tâche. D'autre part, les ressources de la colonie marquent pourtant bien une limite à ses sacrifices en faveur du service sanitaire, dont dépend peut-être, d'autre part, en partie, la sauvegarde de la race indigène !

Une solution n'est, vous le voyez, guère aisée à préconiser, de quelque côté que viennent les avis.

Pour le moment, on se borne à faire ce qu'on peut, comme on peut, avec les moyens dont on dispose.

Tout indigène s'embarquant sur un de nos vapeurs subit une visite médicale par examen du sang, ou plutôt du liquide lombaire. Si l'examen révèle la présence du bacille, le permis d'embarquer est refusé.

Le « sommeilleux », est, soit envoyé au camp de ségrégation, soit maintenu dans la résidence avec obligation de subir un traitement régulier par l'atoxyl, produit qui a, paraît-il, la propriété de rendre le patient inoffensif à autrui, mais dont les effets ne seraient pas exempts de danger au point de vue de l'ouïe et surtout de la vue.

Le débroussement est considéré, on l'a vu, comme un des moyens les plus sûrs de défense contre la tsé-tsé.

Malheureusement, cette mesure est d'une appli-

cation restreinte et bien difficile. Evidemment, on peut débrousser aux approches des agglomérations et des postes. On le fait. Mais ailleurs? D'abord l'intensité, la vitalité de la végétation nécessitent le renouvellement constant de l'opération; or, les indigènes ont peu de propension pour les travaux qui se renouvellent souvent... et, l'on peut en être sûr, tous les villages qui ne sont pas sous notre surveillance constante et immédiate se dispensent de ce travail.

D'autre part, il faut, pour arriver au débroussement complet, éloigner des habitations toutes les cultures de bananes ou de manioc. Cela n'est évidemment pas impossible. Mais à quelle difficulté ne se heurte-t-on pas alors ?

Enfin on ne peut songer, comme l'ont préconisé certains sans se rendre compte des réalités, évidemment, à débrousser intégralement les bords des cours d'eau.

Il faudrait des dizaines de mille individus, en ces pays où 1.000 kilomètres représentent relativement une faible fraction des cours d'eau; où une partie des rives, notamment dans le delta de Congo-Sanga-Oubangui, est à peine précisé. Un tel avis a pour seule explication la méconnaissance des faits et des lieux. Peut-être eût-on pu arriver à un semblable aménagement du pays si, au lieu de l'occuper d'un coup et imparfaitement, on avait procédé, en partant d'un ou plusieurs points judicieusement choisis, par la méthode de la « Tache d'Huile », dont j'ai déjà parlé. Les circonstances de l'occupation se sont opposées à ce qu'il en soit ainsi.

Il n'y a pas à y revenir.

Un fait très contraire aux mesures de défense réside dans la circulation par eau des indigènes. La pirogue est, par excellence, le mode de transport, en cette vallée du Congo, où les rivières abondent autant que manquent les autres moyens de communication. C'est donc, le long des rives, un va-et-vient aussi actif que le permet la densité de la population ; cette circulation s'augmente du service nécessité par les postes-à-bois. Il est aisé de concevoir quels éléments de contamination du mal présente cet état de choses, cependant indispensable et à peu près impossible à modifier.

***

Quant à avoir trouvé la thérapeutique de la trypanosomiase, personne, pensé-je, ne saurait affirmer qu'on en soit encore là. On cherche. On a essayé, surtout au Congo belge, le fameux 606. On a même tenté le traitement par le mercure. Le fond de la vérité, sinon avouée, du moins aisément perceptible au découragement à peine déguisé de plus d'un des savants qui luttent sur place, de simples héros, ceux-là, je vous assure, c'est qu'on ne sait pas...

Et ce doute devant l'imminence, la gravité, l'étendue du péril, a quelque chose de tragique, plus tragique encore, quand résonne encore aux oreilles le terme annoncé par ceux qui ont vu, et qui ont conscience de l'étendue du fléau.

Les Européens, eux, bien que certains aient payé leur tribut au mal, se défendent mieux que l'indigène. S'ils ne sont pas touchés déjà par l'anémie ou par une cause quelconque, la supériorité de leur constitution les prémunit. Ils sont un mauvais terrain pour le bacille. Puis leurs vêtements, lesquels doivent être de préférence « blancs et hermétiques », leurs habitations bien closes, les protègent. Enfin, pour le Blanc reconnu atteint, il est un remède radical, et efficace, paraît-il, surtout au début de la maladie, c'est le rapatriement immédiat. On a réussi des cures à Paris ; j'ai vu, dans l'Oubangui, un directeur de factorerie qui, après avoir été nettement trypanosomé, était revenu de France guéri et avait repris ses fonctions. D'ailleurs, le nombre des Européens vivant dans des conditions normales, ne faisant pas là-bas des séjours consécutifs exagérément longs, et qui ont dix, quinze, vingt ans et plus de Congo, tout en étant demeurés indemnes, est considérable, eu égard au total de nos compatriotes fixés en Afrique Equatoriale.

Pour eux, la trypanosomiase est certes moins menaçante, en l'état actuel, que la bilieuse hématurique ou le paludisme, maladies redoutées en Afrique Equatoriale, comme ailleurs la fièvre jaune ou la peste, celles-là inconnues au Congo, et, en Europe, la phtisie ou la grippe infectieuse.

Si donc la trypanosomiase est à même, suivant l'euphémisme du *Financial News*, « de causer de l'inquiétude aux capitalistes parce qu'elle compromet le recrutement de la main-d'œuvre indigène », on peut affirmer, j'en suis pour ma part

convaincu, qu'elle ne constitue pas, en l'état actuel, un élément à même de retenir les Blancs qui désirent s'établir en Afrique Equatoriale, ou ceux qu'y appellent leurs fonctions.

***

Je dois répondre ici à une objection toute naturelle : « Comment, dira-t-on, concilier ce que je viens d'exposer de la situation créée dans toute l'Afrique Equatoriale, française et étrangère, par les ravages de la maladie du sommeil, dont on a dit, à tort ou à raison, au hasard à mon avis, qu'elle avait déjà fait périr 6 millions de Noirs, avec le fait d'admettre comme possible et conforme à l'intérêt de la colonie, l'introduction de la main-d'œuvre hindoue ou jaune? Ne sera-ce pas vouer d'avance au sort que subirent les premiers travailleurs de la voie belge, ces malheureux, transplantés brusquement dans un pays dont les autochtones sont décimés par un des pires maux dont ait souffert l'humanité ? »

L'objection est des plus sérieuses, incontestablement. Je ne la crois cependant pas décisive : en effet, ces travailleurs importés demeureront sous notre surveillance sanitaire directe. Ils ne seront pas, comme l'indigène, répartis sur des surfaces immenses, et, en majorité, volontairement ou non, soustraits à notre action. Les mesures d'hygiène, l'application de toutes ces recommandations, trop souvent platoniques, quand elles s'adressent aux Noirs, deviendront possibles vis-à-

vis de ceux-là, comme le sera le choix des régions d'exploitation. Puis, nombre des parties de notre colonie demeureront probablement indemnes, a commencer, considération très importante, par les régions sèches et d'un niveau plus élevé, ce qui est le cas du massif minier dont l'exploitation est actuellement mise en œuvre. Enfin, l'exode, qui constitue, quand il s'applique à l'indigène, une mesure infiniment difficile, sinon impossible, deviendra d'une exécution normale, en cas de besoin, s'il a trait à des groupes de travailleurs importés.

On le voit, la situation est tout autre, vis-à-vis de ces derniers, et quelque sérieuse que soit la situation, elle ne semble pas s'opposer, ainsi envisagée, à la solution, par l'introduction de travailleurs étrangers, de la question de la main-d'œuvre, si pressante, elle aussi.



Une question me préoccupait : quelle est la mentalité de l'indigène, en face de ce mal qui menace sa race de disparition? Le Noir n'est pas fataliste. Il est indifférent à tout : d'une indifférence qui va le plus souvent jusqu'à ne pas s'inquiéter de son propre sort. Ce sentiment est poussé chez lui jusqu'à l'annihilation presque absolue de l'instinct paternel.

Les sentiments maternel et paternel, dit, entre autres écrivains ayant écrit sur le Congo, M. Pierre Mille, en parlant de l'anthropophagie au Congo, cèdent même avec

hypocrisie à cet étrange besoin de manger de la viande humaine. Les parents ne mangent jamais leurs enfants; mais ils les vendent pour en acheter d'autres et s'en nourrir. La chair des enfants est la plus estimée : elle est tendre et délicate et l'on ôterait difficilement de la tête des Noirs que les Blancs ne l'aiment pas. Seulement ils se cachent pour s'en rassasier.

Tous les auteurs qui ont traité de l'anthropophagie africaine ont observé le détachement avec lequel ceux des Noirs qui savent devoir être mangés acceptent leur sort, comme s'il s'agissait d'autrui, ou d'une éventualité toute naturelle. Aussi conçoit-on avec quelle passivité ces populations ont accepté le mal qui les frappait. Et s'ils y ont perçu une forme de souffrance, c'est seulement, on peut affirmer cela, dans notre intervention pour essayer de les sauver.

La plupart des Noirs attribuent leur misère au mauvais fétiche, et se remettent du soin de les protéger aux fantaisies charlatanesques du féticheur. Ils considèrent les mesures prises par nous comme « Manières de Blanc », comportant une forme nouvelle de vexations.

Un malade est-il, dans un village, arrivé à la dernière période, qu'on le porte, avant la fin, dans la brousse, où les fourmis rouges ou bien la panthère se chargent des obsèques.

Mais il y a pis, et plus néfaste pour notre intervention : Il s'est établi parmi les Noirs une tradition stupide qui leur fait considérer la trypanosomiase comme une maladie honteuse. Aussi s'en cachent-ils tant qu'ils le peuvent et n'acceptent-ils les soins que contraints.

Une semblable mentalité, manifestée matériellement par le caractère injurieux du mot indigène qui traduit « sommeilleux », crée un obstacle de plus à notre intervention sanitaire.

Le temps « tassera » cet état de choses, assurément. Mais que d'efforts et de luttes, d'ici-là !

Et puis, ce temps, l'aurons-nous devant nous, ou bien la mort aura-t-elle achevé son œuvre?....

***

Il est une autre plaie dont souffrent les populations congolaises : c'est la variole, spéciale à l'indigène, heureusement, car il est rare que les Européens en soient atteints. Elle a exercé, elle exerce encore, dans quelques parties de notre colonie, de redoutables ravages. Mais, ici, au moins, la science peut lutter victorieusement, avec assurance.

Et, s'il n'en a pas toujours été ainsi, on doit en accuser, non la sollicitude des pouvoirs publics, ni le dévouement du corps de santé, mais, comme trop souvent, là-bas, l'exiguïté des moyens dont dispose la colonie.

Nous nous trouvons, là encore, cependant, en présence d'une situation où notre intérêt de colonisateurs s'allie à nos devoirs d'humanité.

EN RÉSUMÉ...

Une conclusion succincte et précise n'est point aisée en un domaine aussi nouveau, aussi vaste, aussi complexe en même temps, que celui que je me suis appliqué à traiter. Sans m'illusionner, dois-je ajouter, sur ce qu'un semblable travail peut comporter de lacunes, et peut-être d'appréciations sujettes à discussion, aussi consciencieux et aussi désintéressé soit-il, comme sont sérieuses et averties les sources auprès desquelles j'ai puisé ma documentation.

Un ensemble de faits ressort cependant avec netteté des différents sujets abordés au cours de ces études.

***

Tout d'abord, il apparaît qu'une modification s'impose dans l'organisation des services maritimes destinés à relier l'Afrique Equatoriale française à la métropole :

L'alternance avec la ligne belge, et d'accord avec sa direction, apportera une amélioration considérable aux relations de notre colonie avec l'Europe.

Un service assuré par l'annexe, sur San-Thomé, n'est pas moins désirable, puisqu'il doublera, sans trop lourde dépense, ceux qui desservent le Gabon.

***

Il n'est guère permis, en l'état actuel, de songer à amener le grand tourisme en Afrique Equatoriale. Par contre, nous pouvons, en employant les moyens adéquats, canaliser au profit de notre colonie le tourisme cynégétique, dont les colonies étrangères de l'Afrique Orientale tirent le parti que j'ai mentionné.

***

Nous devons, jusqu'au jour où nous aurons parfait l'outillage de notre colonie, limiter nos efforts, au point de vue de la mise en valeur agricole, à la partie, en contact avec la mer par son réseau fluvial et lacustre : donc, au Gabon, où les résultats acquis par de trop rares entreprises sont une démonstration frappante de ce qui pourrait être obtenu dans cette voie.

***

La création de l'outillage économique de l'Afrique Equatoriale est intimement solidaire du profit que nous entendons tirer de cette partie de notre

domaine africain. Il nous faut notre chemin de fer, à nous, et un port.

Ce port, nous l'avons : c'est Cap-Lopez, qui se trouve ainsi naturellement désigné pour être le futur terminus du chemin de fer destiné à relier Brazzaville à la mer, tout en devenant, par la force et la logique même des choses, le siège du gouvernement du Gabon.

Mais tout ceci vaudra seulement si l'on parvient à solutionner la question démographique, fonction directe de celle de la main-d'œuvre.

Pour cela, il nous faut absolument obtenir, avec le minimun de coërcition, mais avec la volonté bien arrêtée d'aboutir, le travail de l'indigène.

La nécessité de combattre à tout prix les causes de dépopulation s'impose, impérieuse, et avec une urgence que soupçonnent seuls ceux qui connaissent effectivement le Congo.

C'est un devoir de le dire : si les puissances colonisatrices de l'Afrique tropicale échouent dans cette lutte, c'en est fait de leur œuvre, de leurs sacrifices, de leurs espoirs d'avenir en cette partie du Monde.

Au second plan de ce redoutable problème se pose la question, bien importante elle aussi, de l'importation de la main-d'œuvre étrangère, faute de laquelle on n'arrivera jamais à obtenir un rendement normal de ces régions immenses, à population si clairsemée déjà.

***

Et, pour terminer sur une note d'espérance et d'encouragement, il faut qu'on sache bien cela, en France : Notre Afrique Equatoriale est, dès aujourd'hui, un pays d'une colossale richesse « visible »; un pays digne, encore une fois, de justifier, en même temps que tous les efforts, et sous les réserves qu'il était de mon devoir de formuler, la prédiction du gouverneur général Merlin : « **Elle figurera, avant un quart de siècle, parmi les plus belles et les plus riches possessions de la République française.** »

FIN

TABLE DES MATIÈRES